Handelspolitische Interessen

DER

DEUTSCHEN OSTSEESTÄDTE

1890—1900

Eine Untersuchung über die Wirkungen der deutschen Handels- und Verkehrspolitik auf Getreidehandel, Mühlenindustrie, Holzhandel und Reederei in den grössten deutschen Ostseestädten

---

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER STAATSWIRTSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE

VON

STEPHAN JONAS

STUTTGART

DRUCK DER UNION DEUTSCHE VERLAGSGESELLSCHAFT

1902

Genehmigt von der staatswirtschaftlichen Fakultät der Universität München

Referent: Professor Dr. W. Lotz

Inhaltsverzeichnis

Seite

Einleitung 1

Erstes Kapitel

Der Getreidehandel und die Mühlenindustrie . . . 10

Zweites Kapitel

Der Holzhandel 56

Drittes Kapitel

Die deutsche Ostseereederei 74

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552302_0055

Einleitung[1])

Die Ostseestädte, welche für die vorliegende Studie in erster Linie in Betracht kommen, sind Königsberg mit 187 897 Einwohnern, Danzig mit 140 539 Einwohnern, Stettin mit 210 680 Einwohnern, Lübeck mit 82 098 Einwohnern[2]). Die Berufsgliederung der erwerbstätigen Bevölkerung der drei grössten dieser Städte war nach der Berufs- und Gewerbezählung von 1895 die folgende[3]):

	Königsberg	Danzig	Stettin
Industrie (einschl. Bergbau) . . .	26 241	20 342	24 002
Handel und Verkehr	16 043	10 336	17 631
Oeffentl. Dienste, freie Berufsarten .	12 383	10 210	7 233
Häusliche Dienste, Lohnarbeit wechselnder Art	10 946	6 499	3 259
Land- und Forstwirtschaft	724	840	828
Dienende, im Haushalt ihrer Herrschaft wohnend	6 830	4 120	5 493
Erwerbstätige und Dienende zus. .	73 167	52 347	58 446

Vor allem fällt bei der Betrachtung dieser Ziffern die verhältnismässig geringe Zahl der Industriebevölkerung auf.

---

[1]) Vgl. den Aufsatz von Dix, Die deutschen Ostseestädte und die Grundlagen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Preuss. Jahrbücher 1900 Bd. 101 S. 460 ff.

[2]) Die Angaben über die Einwohnerzahlen beziehen sich auf die Volkszählung vom 1. Dezember 1900. Siehe Neefe, Jahrbuch deutscher Städte 1901.

[3]) Vgl. Statistik des Deutschen Reiches Bd. 111.

Während in allen Grosstädten des Reichs zusammen mehr als die Hälfte aller Erwerbstätigen in der Industrie beschäftigt sind, steht Königsberg mit kaum 36 % unter ihnen in dieser Hinsicht an letzter Stelle und auch für Stettin beträgt die entsprechende Ziffer nur 41 %. Andererseits ist auch die Zahl der Handeltreibenden eine verhältnismässig geringe. Nur für das aufblühende Stettin stellt sich die Zahl derselben günstiger; sie beträgt hier 30 % gegenüber 20 % in Danzig und etwa 22 % in Königsberg. Dagegen werden die Ostseestädte durch die grosse Zahl der in öffentlichen Diensten stehenden Personen als ausgesprochene Militär- und Beamtenstädte gekennzeichnet; in Danzig erreicht die Zahl der im öffentlichen Dienst stehenden und freien Berufsarten zugehörigen Personen fast die der Handel treibenden Bevölkerung. Endlich ist noch in den Ostseestädten die aus der Berufsgliederung der Bevölkerung sich ergebende geringe Zahl der häuslichen Dienstboten als Zeichen einer nicht allzu glänzenden Lebenshaltung der Bewohner bemerkenswert.

Deutet schon diese rein äusserliche Betrachtung der Bevölkerung der Ostseestädte auf keine sehr grosse Wohlhabenheit, so werden uns hierfür durch die Einkommenstatistik weitere Anhaltspunkte gegeben [1]). Während im Jahre 1900 für den Durchschnitt sämtlicher preussischer Stadtkreise auf 100 Einwohner 16,90 Steuerzahler entfielen, war in den drei grössten deutschen Ostseestädten die Zahl derer, welche zur Einkommensteuer herangezogen wurden, weit geringer. In Danzig kamen auf 100 physische Personen nur 9,93 Steuerzahler, in Königsberg 10,12, in Stettin 13,26. Die Höhe der veranlagten Steuer auf den Kopf der Gesamtbevölkerung ist im allgemeinen als Vergleichungsmassstab für die Wohlhabenheit verschiedener Städte nicht brauchbar, weil die Verteilung des Einkommens auf die verschiedenen Einkommensklassen in den einzelnen Städten eine verschiedene ist. Wenn wir jedoch voraussetzen, dass in den drei Ostseestädten der Bevölkerungsaufbau nach Einkommenstufen im wesentlichen etwa derselbe

---

[1]) Vgl. Mitteilungen aus der Verwaltung der direkten Steuern im preussischen Staate.

ist, so entbehren auch die Angaben über die durchschnittliche Steuerkraft des einzelnen Einwohners in jeder der genannten Ostseestädte nicht des Interesses. Durchschnittlich entfiel auf den Kopf eines preussischen Stadtbewohners ein Steuerbetrag von 12,45 Mark. Ein Danziger Bürger entrichtete beinahe nur die Hälfte dieses Durchschnittsbetrages, nämlich 6,65 Mark, ein Königsberger 8,45 Mark, ein Stettiner 9,79 Mark. Die durchschnittliche Steuerleistung ist demnach am ungünstigsten in Danzig, etwas günstiger in Königsberg, am günstigsten in Stettin. Aber in keiner der drei Städte wird die für preussische Städte durchschnittliche Steuerleistung erreicht.

Die folgenden Untersuchungen sollen die Entwicklung bestimmter Erwerbszweige der Ostseestädte in der Periode 1890 bis 1900 insbesondere unter der Wirkung der Handels- und Verkehrspolitik darstellen. Eine derartige Erörterung fordert ein kurzes Eingehen auf die allgemeine wirtschaftliche Lage, welche vor allem einen Einfluss auf Handel und Verkehr ausübt. Die auf die Hochkonjunktur der Jahre 1888—1890 folgende Depression, welche bis 1894 anhielt, und der Aufschwung des Wirtschaftslebens von 1895—1900 machen sich auch im Geschäftsleben der Ostseestädte geltend. Als Massstab für die Geschäftstätigkeit können die Geschäftsumsätze der Reichsbankanstalten in den Ostseeplätzen herangezogen werden.

Geschäftsumsätze der Reichsbankanstalten in den Ostseestädten [1])

(Tabelle siehe S. 4.)

Vor allem ist die teilweise Verringerung der Umsätze in den Jahren 1892 und 1893 bemerkenswert; seit 1894 zeigt sich eine ziemlich regelmässige Zunahme der Umsätze, welche nur durch einen Rückgang in Stettin im Jahre 1893 unterbrochen wird; in Königsberg und Lübeck erreichen ferner die Umsätze schon in dem Geschäftsjahre 1899 ihren Höhepunkt, während hier die geringeren Umsätze im Jahre 1900 schon den Rückgang der Konjunktur ankündigen.

---

[1]) Vgl. „Die Reichsbank 1876—1900“ S. 272, sowie die jährlichen Verwaltungsberichte der Reichsbank.

Geschäftsumsätze der Reichsbankanstalten in den Ostseestädten

Jahr	Geschäftsumsatz der Reichsbankanstalten in 1000 Mark				Gesamtumsätze der Reichsbank (Reichshauptbank sowie Zweiganstalten) in 1000 Mark
	Königsberg	Danzig	Stettin	Lübeck	
1890	1 326 415	674 192	942 237	347 515	108 595 413
1891	1 443 459	732 979	1 030 258	399 749	109 933 249
1892	1 247 412	661 555	1 027 237	402 898	104 489 335
1893	1 248 874	754 058	1 016 975	462 690	110 942 348
1894	1 319 421	690 623	1 046 997	478 455	110 783 951
1895	1 509 799	866 316	1 175 510	514 875	121 313 107
1896	1 653 252	941 153	1 155 482	526 445	131 499 193
1897	1 898 414	979 025	1 235 007	589 225	142 110 611
1898	1 988 405	1 068 603	1 399 674	686 949	163 395 521
1899	2 270 343	1 253 893	1 543 313	767 914	179 632 549
1900	1 976 063	1 379 861	1 647 922	598 187	189 091 499

Einen Massstab für die Beurteilung der Veränderungen in der sozialen Lage der ärmeren Klassen bietet die Spartätigkeit der Bevölkerung. Namentlich erlaubt die Veränderung der Zahl der Sparkassenbücher einen Rückschluss auf die Zu- oder Abnahme des Wohlstandes unter den unteren Schichten der Bevölkerung. Im allgemeinen zeigt die folgende, leider nicht ganz vollständige Statistik der Spartätigkeit eine Zunahme des Sparens in den Ostseestädten. Zu Beginn der neunziger Jahre jedoch machten sich auch hier die allgemeinen schlechten Konjunkturverhältnisse in einem Rückgang oder in einer nur mässigen Zunahme der Spartätigkeit geltend.

Spartätigkeit in den Ostseestädten[1]):

(Tabelle siehe S. 5.)

[1]) Siehe Neefe, Statist. Jahrbuch deutscher Städte; Zeitschrift des preuss. statist. Bureaus; endlich die Handelskammerberichte. — Leider war nicht die Ermittelung sämtlicher in Betracht kommender Zahlen nach diesen Quellen möglich.

Spartätigkeit in den Ostseestädten

Jahr	Königsberg		Danzig Sparkassenaktienverein[2])		Stettin[3]) Städtische Sparkasse	Lübeck Spar- und Anleihekasse		Lübeck Spar- und Anleihekasse	
	Bücherzahl	Spar-summen in Mill. Mark	Bücherzahl	Spar-summen in Mill. Mark	Spar-summen in Mill. Mark	Bücherzahl	Spar-summen in Mill. Mark	Bücherzahl	Spar-summen in Mill. Mark
1890	64 360 (für 1889)	24.23	33 646	12.93	25.01	9 136 (für 1889)	5.47	15 949 (für 1889)	5.17
1891	63 942	23.97	31 159	12.35	25.62	97 14	5.57	18 229	5.31
1892	65 711	25.97	30 624	12.48	26.03	10 022	5.73	18 813	5.54
1893	69 436	27.75	31 571	13.39	28.08	10 362	5.90	19 872	5.84
1894	75 409	33.62	35 127	16.17	30.60	10 724	6.08	21 127	6.18
1895	[1])	38.42	38 390	17.85	34.20	[1])	6.55	[1])	6.66
1896	84 984	39.34	42 279	19.25	36.38	12 048	7.02	19 662	6.93
1897	88 700	40.41	45 206	20.61	38.92	12 878	7.52	21 181	7.38
1898	92 189	40.61	47 013	21 67	41.34	14 400	8.09	22 329	7.55
1899	—	—	47 729	21.73	43.22	—	—	—	—

[1]) Die Zahl der Sparbücher vom Jahre 1895 ist aus unseren Quellen nicht ersichtlich.

[2]) Verwaltungsjahr 1. April bis 31. März. Die Angaben für die einzelnen Jahre beziehen sich auf den Stand am 31. März des nächstfolgenden Jahres.

[3]) Angaben über die Bücherzahl standen uns nur aus folgenden Jahren zur Verfügung:
1893: 46 093. 1896: 54 585. 1897: 57 914. 1898: 60 957. 1899: 63 409.

Weiteres Material für die Beurteilung der Entwicklung der Vermögensverhältnisse in den Ostseestädten bieten die Ergebnisse der Veranlagung zur Einkommensteuer[1]). Die folgenden Tabellen zeigen, wie sich die Steuerfähigkeit der Bevölkerung der Ostseestädte entwickelt hat:

Jahr	Gesamtzahl der zur Einkommensteuer veranlagten Zensiten	Gesamtjahresbetrag der veranlagten Steuern Mark	Die veranlagten physischen Personen in Prozenten der Gesamtbevölkerung %	Die veranlagte Steuer betrug auf den Kopf der Gesamtbevölkerung Mark
Königsberg				
1896	16 062	1 159 941	9.36	6.77
1897	16 917	1 254 527	9.72	7.21
1898	17 545	1 372 765	9.88	7.74
1899	18 291	1 474 469	10.01	8.08
1900	18 742	1 563 859	10.12	8.45
Danzig				
1896	10 770	689 545	8.61	5.52
1897	11 073	716 675	8.71	5.64
1898	12 073	773 585	9.29	5.96
1899	12 830	846 300	9.67	6.39
1900	13 274	887 895	9.93	6.65
Stettin[2])				
1896	18 452	1 360 873	13.92	10.29
1897	19 631	1 439 702	13.87	10.18
1898	21 651	1 578 820	14.61	10.67
1899	21 901	1 698 511	14.40	11.19
1900	26 105	1 925 074	13.26	9.79

[1]) Vgl. für Königsberg, Danzig und Stettin die Mitteilungen aus der Verwaltung der direkten Steuern im preussischen Staate; für Lübeck Neefe, Jahrbuch deutscher Städte.

[2]) Für die Beurteilung der Ergebnisse in Stettin ist zu berücksichtigen, dass am 1. April 1900 die Einverleibung verschiedener Vororte mit insgesamt mehr als 30 000 Einwohnern stattfand.

Jahr	Gesamtzahl der zur Einkommensteuer veranlagten Zensiten	Gesamtjahresbetrag der veranlagten Steuern Mark	Die veranlagten physischen Personen in Prozenten der Gesamtbevölkerung %	Die veranlagte Steuer betrug auf den Kopf der Gesamtbevölkerung Mark
Summe der Stadtkreise				
1896	978 179	69 059 736	14.77	10.44
1897	1 039 056	74 766 716	15.02	10.82
1898	1 099 289	81 887 650	15.25	11.37
1899	1 215 457	91 246 728	15.72	11.81
1900	1 365 587	100 557 202	16.90	12.45

Von den physischen Personen wurden veranlagt mit einem Einkommen von 900—3000 Mark:

Königsberg			Danzig		
Jahr	Zensiten	Steuerbetrag Mark	Jahr	Zensiten	Steuerbetrag Mark
1893	11 823	207 517	1893	6 799	129 735
1894	12 069	214 051	1894	7 548	142 147
1895	11 078	211 255	1895	7 394	142 619
1896	11 602	224 904	1896	7 826	150 488
1897	12 314	239 285	1897	8 256	162 871
1898	12 935	251 147	1898	8 466	167 893
1899	13 932	268 972	1899	9 928	189 956
1900	14 213	274 043	1900	10 278	198 413
1901	14 449	281 367	1901	11 342	216 238
Stettin[1])			Summe der Stadtkreise		
1893	12 856	225 626	1893	697 246	11 302 131
1894	12 342	214 335	1894	721 183	11 716 404

[1]) Siehe die vorige Anmerkung.

Stettin			Summe der Stadtkreise		
Jahr	Zensiten	Steuerbetrag Mark	Jahr	Zensiten	Steuerbetrag Mark
1895	12 902	236 792	1895	739 079	12 150 556
1896	13 080	245 035	1896	781 182	12 657 068
1897	14 637	279 213	1897	811 892	13 255 118
1898	15 615	293 081	1898	863 298	13 898 458
1899	17 371	322 001	1899	1 009 754	15 887 144
1900	21 201	378 998	1900	1 145 216	17 448 016
1901	24 424	419 451	1901	1 308 591	19 621 722

Ergebnisse der Veranlagung zur Einkommensteuer in Lübeck (Staatsgebiet)

Jahr	Gesamtzahl der Zensiten	Steuerertrag in Mark [1])	Zahl der Zensiten mit einem Einkommen von 800—3000 Mark
1891	21 878	728 236	9 858
1895/96	23 365	945 480	11 263
1897/98	25 960	1 246 556	13 396
1898/99	27 740	1 304 327	14 329

Somit zeigt sich, dass an der Steigerung der Steuerfähigkeit der Bevölkerung im Durchschnitt sämtlicher preussischer Stadtkreise auch die Bewohner der Ostseestädte teilnahmen. Namentlich weisen auch die Zahl der Zensiten aus dem Mittelstande sowie die von diesen aufgebrachten Steuerbeträge, soweit dieselben in der obigen Tabelle enthalten sind, trotz mancher Unterbrechungen in den Jahren 1893—1896, eine immerhin ansehnliche Vermehrung auf. Allerdings ist die Intensität, mit welcher die Zahl der Zensiten aus dem Mittelstande sich von 1893—1901 vermehrte, in den Ostseestädten

[1]) Die wachsenden Steuererträge lassen die Zunahme des Wohlstandes der Bevölkerung günstiger erscheinen, als es der Wirklichkeit entspricht, weil am 1. April 1897 in Lübeck eine Erhöhung des Ansatzes zur Einkommensteuer stattfand.

geringer als für den Durchschnitt preussischer Städte. Als Merkmal dafür, dass die Entwicklung der Vermögensverhältnisse in den Ostseestädten im Vergleich zu derjenigen in einer Reihe anderer preussischer Städte keine besonders günstige war, sei bemerkt, dass die Vermehrung der Zahl der Zensiten von 1893 bis 1901 für die Summe preussischer Stadtkreise 87,69 % betrug, dagegen in Königsberg 22,21 %, in Danzig 66,81 %, in Stettin 89,61 %, in Lübeck (1891—1899) 45,35 % [1]).

Nach diesen allgemeinen Darlegungen kommen wir zu unserer eigentlichen Aufgabe, der Untersuchung der Wirkungen der Handels- und Verkehrspolitik von 1890—1900 auf die deutschen Ostseestädte. Bei der Behandlung dieses Themas werden wir uns auf einige der wichtigsten Erwerbszweige der Ostseestädte beschränken. Es sollen im folgenden einer genaueren Untersuchung unterzogen werden: der Getreidehandel, die Mühlenindustrie, der Holzhandel und die Reederei.

Erstes Kapitel

Der Getreidehandel und die Mühlenindustrie

I

Mit Rücksicht auf die Frage, ob Deutschland seinen Bedarf an Brotgetreide selbst deckt oder ob es auf die Hinzuziehung fremden Getreides angewiesen ist, haben wir innerhalb des Reiches zwei Gebiete zu unterscheiden, von denen das eine regelmässig einen Ueberschuss über seinen Bedarf hervorbringt, das andere dagegen eine Zufuhr benötigt. Für eine Betrachtung des Getreidehandels der deutschen Ostseestädte ist vor allem von Bedeutung, dass sämtliche längs der Meeresküste liegenden preussischen Provinzen sowie die dort liegenden kleineren Bundesstaaten einen Ueberschuss an Brotgetreide erzeugen. Ausser in diesen nördlichen Landesteilen ist nur noch in Posen, Braunschweig und in manchen Jahren auch noch im rechtsrheinischen Bayern die durchschnittliche Produktion von Brotgetreide grösser als die durchschnittliche Konsumtion [1]).

[1]) Wenn wir mit Lexis annehmen, dass die jährliche Bedarfsmenge an Weizen, Roggen und Spelz pro Kopf der deutschen Bevölkerung auf rund 220 kg zu veranschlagen ist und unserer Berechnung das Jahr 1900 zu Grunde legen, so finden wir, dass sich im Norden Deutschlands folgende Getreideüberschüsse ergaben:

Provinz	Ernteertrag in Mill. kg	Verbrauch in Mill. kg	Ueberschuss in Mill. kg	Auf den Kopf kg
Ost- u. Westpreussen	1488	783	705	198
Pommern	809	359	449	275
Posen	866	415	451	239
Schleswig-Holstein .	369	305	64	46
Mecklenburg . . .	480	156	324	456
Hannover	879	570	309	119

Aus dieser Verteilung erklärt sich, dass, obgleich Deutschland für Roggen schon seit dem Beginn der fünfziger Jahre, für Weizen seit 1875 ein mehr importierendes als exportierendes Land ist, aus sämtlichen deutschen Häfen heute auch deutsches Brotgetreide seewärts ausgeführt wird. Dies ist um so mehr der Fall, als die östlichen baltischen Häfen auch an dem Getreideexport Russlands beteiligt sind.

Wie verhält sich nun in den wichtigeren deutschen und benachbarten Häfen die seewärtige Einfuhr von Brotgetreide zur Ausfuhr?

Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und Bremen sind die Tore, durch welche das ausländische Getreide in erster Linie nach Deutschland eindringt; allerdings findet auch aus den Häfen Hamburg und Bremen eine nicht unbeträchtliche Ausfuhr von Weizen wie von Roggen statt.

Bei den Ostseehäfen kann man mit Rücksicht auf ihren Getreideverkehr zwei Gruppen unterscheiden, eine westliche und eine östliche. Die westliche mit den Häfen Lübeck und Stettin wird dadurch charakterisiert, dass neben einer vielfach nicht unbeträchtlichen seewärtigen Ausfuhr von Weizen ein starker Import von Brotgetreide auf dem Seewege stattfindet. Lübeck wie Stettin sind ausschliesslich Einfuhrhäfen für Roggen, welcher namentlich aus Russland bezogen wird. Für Weizen war Lübeck bis 1894 ebenfalls überwiegend Einfuhrhafen; jedoch hob sich seit 1894, dem Jahre der Aufhebung des Identitätsnachweises, die Ausfuhr, die seit 1897 die Einfuhr recht beträchtlich übersteigt. In Stettin ist es in Bezug auf den Weizenverkehr verschieden, ob in dem einzelnen Jahre die Einfuhr oder die Ausfuhr grösser ist. Die jährliche Weizenzufuhr auf dem Seewege betrug im Durchschnitt der Jahre 1894—1900 8541 Tonnen, die Ausfuhr seewärts 11 804 Tonnen. Die östlichen baltischen Häfen, vor allem Königsberg und Danzig, sind Getreideausfuhrhäfen, die ihre Zufuhren durch die Eisenbahnen oder Binnenwasserstrassen erhalten; die Einfuhr auf dem Seewege spielt hier fast gar keine Rolle.

Vgl. die entsprechenden Berechnungen für ganz Deutschland auf Grund der Ernteerträge des Jahres 1886 bei Lexis, Die Wirkung der Getreidezölle 1889 S. 13.

Die hervorragende Bedeutung dieser beiden Städte für den Getreideverkehr beruht auch darauf, dass sie die Vermittlerinnen der russischen Getreideausfuhr sind. Allerdings darf andererseits die Bedeutung, welche diese Städte für Russland haben, nicht überschätzt werden, da sie nur einen kleinen Bruchteil der russischen Getreideausfuhr bewältigen. Nach Berechnungen für die Jahre 1889—1895 bezog Königsberg jährlich 5 %, Danzig sogar nur 2 % von den für die Ausfuhr in Russland freigewordenen Getreidemengen [1]). Die Zufuhren aus Russland stammen überwiegend aus dem Gebiet der schwarzen Erde, welches z. B. 1894 für Königsberg 87,8 %, für Danzig 83,2 % der gesamten russischen Zufuhren lieferte.

Vor 1879 wurde ein grosser Teil des Getreideüberschusses der einen solchen erzeugenden deutschen Landesteile ins Ausland exportiert. Die deutschen Ostseehäfen waren die natürlichen Vermittler dieses Verkehrs. Dass dieses Getreide nicht nach Westdeutschland verkauft wurde, das ja auf die Zufuhr von Brotgetreide angewiesen war, sondern in Grossbritannien, Irland, Skandinavien und Dänemark seine Abnehmer fand, erklärt sich zum Teil daraus, dass schon die geographische Lage der deutschen Ausfuhrgebiete auf einen Absatz auf den ausländischen Märkten hinweist. Dazu kam noch, dass der in hohem Grade stärkehaltige, aber kleberarme preussische Weizen, mit dem kleberreichen russischen Weizen vermischt, im Auslande sehr geschätzt wurde und Vorzugspreise erzielte, während er auf den westdeutschen Märkten nur geringere Preise brachte [2]).

Die Einführung der Getreidezölle und des Identitätszwanges im Jahre 1879 bereitete diesem Verkehr ein Ende. Denn da der Getreidepreis im Inland infolge des Schutzzolls über dem Weltmarktpreis stand, konnte der in den preussischen Provinzen geerntete Getreideüberschuss nicht mehr auf dem Weltmarkte

---

[1]) Vgl. die Arbeit von Weryho in Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik S. 298 ff.

[2]) Vgl. Borgius, Mannheim und die Entwickelung des südwestdeutschen Getreidehandels II S. 84. An der Mannheimer Börse wurde auch unter den höchsten Zollsätzen norddeutsches Getreide immer noch mit einer Differenz zwischen 1—2 Mark unter russischem notiert, während es in England in der Regel beträchtlich höhere Preise erzielt hatte.

konkurrieren. Der allmähliche Rückgang der deutschen Getreideausfuhr wird durch die folgenden Zahlen veranschaulicht: es wurden aus dem Zollgebiet ausgeführt in Tonnen [1]):

Jahr	Weizen	Roggen	Jahr	Weizen	Roggen
1880	178 170	26 587	1887	2 840	3 138
1881	53 388	11 564	1888	1 112	2 262
1882	62 502	15 755	1889	758	608
1883	80 758	12 134	1890	206	119
1884	36 193	6 286	1891	337	134
1885	14 080	4 021	1892	244	891
1886	8 294	3 198			

So verlor der Exporthandel in den deutschen Ostseestädten, soweit es sich um die Ausfuhr einheimischen Getreides nach dem Auslande handelte, seine einstige Bedeutung. Derjenige Teil des überschüssigen Brotgetreides, welcher in der Provinz nicht verzehrt wurde, war gezwungen, trotz der dort herrschenden ungünstigen Absatzbedingungen die westdeutschen Märkte aufzusuchen.

Durch diese zollpolitischen Verhältnisse war dem Getreidehandel der Ostseestädte ein wichtiges Gebiet seiner Tätigkeit entzogen. Ebenso litt die Landwirtschaft unter diesen Verhältnissen, da die schlechteren Absatzbedingungen für das von ihr erzeugte Getreide einen Preisdruck auf dem inländischen Markte bewirkte und der Zollschutz hier nur teilweise zur Wirkung kommen konnte. Nur für die Mühlenindustrie galt eine Ausnahme. Die schlechten Ausfuhrkonjunkturen zu Beginn der achtziger Jahre und die Konkurrenz, welche infolgedessen den kleinen Provinzmühlen seitens der Exportmühlen im Inland bereitet wurde, veranlassten die Regierung, im Jahre 1882 den Identitätsnachweis für Mehl abzuschaffen; nunmehr wurde ohne Rücksicht auf die Herkunft des vermahlenen Getreides der Zoll für eine der Mehlausfuhr entsprechende Menge Getreide nachgelassen. In besonders begünstigter Lage befanden sich die Mühlen ferner noch dadurch, dass ihnen infolge der Beibehal-

[1]) Vgl. Statist. Jahrbuch 1892 S. 55.

tung des Identitätsnachweises für Getreide und des hierdurch auf dem ostdeutschen Getreide bis 1894 lastenden Preisdrucks billiges Rohmaterial zur Verarbeitung zur Verfügung stand.

Dies ist in Kürze der handelspolitische Zustand, welcher zu Beginn der neunziger Jahre für den Getreidehandel und die Mühlenindustrie der Ostseestädte herrschte.

Ganz aussergewöhnliche Verhältnisse brachte das Jahr 1891. Die Getreidepreise hatten eine kolossale Höhe erreicht. Die durchschnittlichen Grosshandelspreise betrugen in Mark pro 100 kg[1]):

Städte	1888	1889	1890	1891
		Weizen		
Königsberg . .	166.08	176.50	185.75	221.46
Danzig	135.17	137.54	145.06	178.11
Stettin	177.39	183.63	191.70	220 83
		Roggen		
Königsberg . .	117.31	141.94	150.69	199.30
Danzig	121.87	149.59	159.43	208.05
Stettin	131.86	153.09	166.69	211.05

Die im Frühjahr herrschende starke Strömung zu gunsten einer Herabsetzung des Getreidezolles hatte schon den ruhigen Verlauf des Getreidegeschäftes in den Ostseestädten gestört. Die Händler zögerten mit der Heranziehung russischer Ware; im Sommer gingen die Preise in Anbetracht der angeblich bevorstehenden Zollermässigung zurück. Weitere Schwierigkeiten brachten dem Getreidehandel die infolge der Missernte in Russland erlassenen Ausfuhrverbote. Der Erlass des im Juli in Kraft getretenen Roggenausfuhrverbotes hatte eine gewaltige Haussebewegung für Roggen zur Folge, der sich auch die Weizenpreise anschlossen. In Danzig schnellten in wenigen Tagen die Roggenpreise um 50 Mark, die Weizenpreise um 30 Mark empor. Die Zwischenzeit zwischen Erlass und Inkrafttreten des Verbotes wurde dazu benutzt, um in überstürzter Weise

[1]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches 1893. I S. 43.

die in Russland zur Verfügung stehenden Vorräte an Roggen über die Grenze zu schaffen. Wie weit diese Zufuhren offenbar den augenblicklichen Bedarf überstiegen, zeigt sich bei einer Vergleichung der Speicherbestände an Roggen in den Jahren 1890/91. Während am 1. August 1891, also vor Bekanntwerden des Ausfuhrverbotes Russlands, der Roggenbestand in den Danziger Speichern ungefähr der gleiche war wie zur selben Zeit 1890, übertraf der Vorrat an Roggen einen Monat später den des Vorjahres um mehr als das Vierfache. Während am 1. Oktober 1890 sich die Roggenbestände bereits gelichtet hatten, erfuhren dieselben zum gleichen Termin 1891 eine weitere Zunahme, so dass die am 1. Oktober in Speichern lagernde Menge Roggen 1891 zehnmal so gross war als diejenige desselben Monats 1890. Bei Jahresschluss lagerte in Königsberg und Danzig zusammen immer noch sechsmal so viel als Ende des Vorjahres. Diese Verhältnisse trugen dazu bei, dass die durch die bevorstehende Zollermässigung hervorgerufene rückgängige Preisbewegung noch verschärft wurde. Die Weizenpreise erfuhren nach Erlass des russischen Weizenausfuhrverbots, welches im November in Kraft trat, eine Steigerung um 20 Mark, und die Zufuhren nahmen vor Inkrafttreten des Verbots bedeutend zu. Jedoch war die Differenz der in den Speichern befindlichen Vorräte gegen die des Vorjahrs weit geringer, als sie nach dem Verbot für Roggen waren; war ja doch infolge der vorgeschrittenen Jahreszeit schon ein grosser Teil der Nachfrage nach Weizen befriedigt.

Ueber die Bewegungen des Getreideverkehrs in den Ostseestädten im Jahre 1891 im Vergleich zu den Vorjahren seien noch einige Merkmale hervorgehoben.

Trotz der Ausfuhrverbote waren die Gesamtzufuhren von Weizen und Roggen in Königsberg und Danzig aus dem Auslande grösser als in dem Vorjahre. Dasselbe gilt für die russischen Einfuhren in Stettin und Lübeck. Dies zeigen die folgenden Zahlen:

Getreidezufuhren (in Tonnen)

Jahr	Königsberg		Danzig	
	vom Inland	vom Ausland	vom Inland	vom Ausland
	Weizen			
1889	16 347	124 603	36 637	88 850
1890	26 069	88 141	40 603	45 622
1891	19 379	97 346	33 664	72 215
1892	21 977	34 250	50 939	22 109
1893	24 862	14 041	47 616	46 257
	Roggen			
1889	7 443	46 460	7 722	15 186
1890	29 844	21 080	11 168	8 987
1891	26 645	66 479	8 035	31 141
1892	44 150	10 092	27 471	20 853
1893	68 045	22 585	32 506	28 664

Jahr	Stettin		Lübeck	
	Gesamt-einfuhr	davon aus Russland	Gesamt einfuhr	davon aus Russland und Finnland
	Weizen			
1889	928	345	6 521	3 825
1890	1 353	1 097	7 312	4 591
1891	41 477	25 666	7 908	5 755
1892	12 890	—	1 946	298
1893	4 732	—	3 283	99
	Roggen			
1889	68 729	55 238	17 463	12 233
1890	64 489	39 328	11 723	8 044
1891	88 806	66 611	19 645	18 076
1892	21 119	1	2 391	301
1893	33 382	9 849	2 432	701

Auch die Statistik der Güterbewegung liefert ein ähnliches Resultat für den Eisenbahnverkehr in Weizen und Roggen in den ost- und westpreussischen Häfen[1]):

Ost- und westpreussische Häfen (Memel, Pillau, Königsberg, Elbing, Danzig, Neufahrwasser)

	1889		1890		1891	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Weizen						
Prov. Ost- und Westpreussen	3 575	44 183	3 044	48 756	10 529	43 670
Inland	3 729	44 460	3 219	48 901	11 310	43 762
Russland	—	187 927	20	92 036	—	120 478
Polen	—	27 051	—	15 705	—	25 595
Ausland	—	214 978	20	107 741	—	146 073
Roggen						
Prov. Ost- und Westpreussen	8 956	15 786	3 408	40 958	9 814	35 284
Inland	9 572	15 954	3 484	41 173	11 583	35 294
Russland	—	56 040	—	23 679	—	59 170
Polen	—	676	—	2 176	—	21 199
Ausland	—	56 717	—	25 856	—	80 319

Auch hier zeigt sich also, dass trotz der Ausfuhrverbote gegenüber 1890 eine Vermehrung der Zufuhren aus Russland stattfand. Bemerkenswert ist ferner die Tatsache, dass im Jahre 1891 von dem Binnenlande weit grössere Getreidemengen aus den Häfen bezogen wurden als in gewöhnlichen Jahren. An Weizen wurden im Jahre 1891 11 310 Tonnen von den Häfen ins Inland befördert gegenüber 3219 Tonnen im Jahre 1890. Ebenso stieg der Roggenversand auf der Eisenbahn

[1]) Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.

von den Häfen ins Binnenland von 3484 Tonnen im Jahre 1891 auf 11 583 Tonnen. Ursache dieser Veränderung war die nicht ausreichende Ernte der östlichen Provinzen. Hiermit stimmt die Bemerkung des Danziger Vorsteheramts der Kaufmannschaft überein, dass zur Deckung des inländischen Bedarfs Dampferladungen mit Weizen und Roggen aus Petersburg bezogen wurden; dass ferner Wasserfahrzeuge mit Roggen von Danzig nach Graudenz und Bromberg auf der Weichsel stromaufwärts gegangen seien, ein Ereignis, das seit Jahrzehnten nicht vorgekommen war [1]).

Ueber die Ausfuhr seewärts von Weizen und Roggen geben folgende Zahlen Auskunft [2]):

Gesamtverschiffungen (in Tonnen)

Jahr	Königsberg	Danzig	Stettin	Lübeck
		Weizen		
1889	176 710	111 670	8 298	1 105
1890	112 625	51 385	12 221	1 797
1891	120 087	49 978	2 596	1 283
1892	54 740	15 435	7 117	273
1893	40 612	40 793	5 435	145
		Roggen		
1889	45 788	13 529	279	327
1890	41 997	8 356	862	263
1891	41 705	13 555	1 089	536
1892	29 276	32 027	4 856	1 390
1893	65 422	43 849	2 477	86

Demnach gingen im grossen und ganzen die Weizen- und Roggenverschiffungen im Jahre 1891 nicht zurück; eine nennenswerte Ausnahme zeigt sich nur bei den Weizenverschiffungen Stettins. Wohl weisen aber die nach den verschiedenen Bestimmungsländern gegangenen Mengen grosse

[1]) Danzig 1891, S. 7.

[2]) Nach den Handelskammerberichten; die Zahlen für Lübeck sind aus der S. 21 zitierten Schrift von Hailer ergänzt.

Abweichungen auf. Auffallend ist vor allem der bedeutende Rückgang der Verladungen nach Grossbritannien, dessen Versorgung noch mehr als bisher durch die Vereinigten Staaten übernommen wurde[1]).

Während in Stettin in den beiden Vorjahren eine Einfuhr von Weizen kaum stattfand, wurden 1891 41477 Tonnen importiert, welche teils aus Russland, teils aus dem Zollgebiete bezogen wurden. Die Ernte Pommerns war ebenfalls schlecht ausgefallen. Infolgedessen erfuhr der Getreidetransport bahnwärts nach den Pommerschen Häfen eine Abnahme. Dagegen hob sich der auf der Eisenbahn erfolgte Weizenversand von den Pommerschen Häfen in das Hinterland von 2099 Tonnen auf 14217 Tonnen. Der Roggenversand in die Provinz wuchs von 903 auf 5912 Tonnen. Jedoch war im ganzen der Roggenversand bedeutend geringer geworden, da Berlin seinen Bedarf zum grössten Teil über Hamburg bezog.

Auch Lübeck war gezwungen, seine Bezüge von Getreide zur Versorgung seines Hinterlandes zu steigern.

Sah sich nun auch die Regierung veranlasst, mit Rücksicht auf die bevorstehenden Handelsvertragsverhandlungen eine autonome Herabsetzung des Getreidezolls nicht stattfinden zu lassen, so suchte sie durch die am 1. September 1891 erfolgte Einführung der Staffeltarife für Getreide und Mehl[2]) auf allen preussischen Staatsbahnen wenigstens dem dringendsten Notstand abzuhelfen. Damit wurde ein schon seit der Einführung der Getreidezölle seitens der ostdeutschen Landwirtschaft gehegter Wunsch erfüllt, welche in den west- und mitteldeutschen Gebieten einen Ersatz für den Verlust der ausländischen Absatzgebiete zu finden hoffte. Die Sätze des neuen Tarifs waren folgende: An den Frachtsatz des Spezialtarifs I (4,5 Pf. per tkm

---

[1]) Der Weizenexport von Königsberg nach Grossbritannien betrug 1889 60889 Tonnen, 1890 31135 Tonnen, 1891 sank er auf 12870 Tonnen; von Danzig nach Grossbritannien in denselben Jahren: 67654 Tonnen, 22460 Tonnen, 16967 Tonnen. Aehnlich war der Rückgang des Roggenexports.

[2]) Siehe Anlagen zu den Stenogr. Ber. über die Verhandl. des Hauses der Abg. 1892 Bd. I S. 272 und 273. Vgl. ferner Pernaczynski in Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik S. 109.

plus 12 Pf. per 100 kg Abfertigungsgebühr) für die ersten 200 km wurden von 201—300 km 3 Pf., von 301 km ab 2 Pf. für das tkm ohne Steigerung der Abfertigungsgebühr angestossen. Selbst gegenüber dem bereits im Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg geltenden Staffeltarife bedeutete der neue Tarif für den Fernverkehr eine erhebliche Verbilligung[1]).

In den östlichen baltischen Häfen befürchtete man, dass der Staffeltarif auf den dortigen Getreidehandel einen verhängnisvollen Einfluss haben werde, indem der bedeutende Seeverkehr zwischen Memel, Königsberg, Danzig einerseits, den westdeutschen, den holländischen und belgischen Häfen andererseits auf den Schienenweg abgelenkt werde. Dieser Verkehr ist von wesentlicher Bedeutung für den Handel der Seestädte. Königsbergs Getreideverschiffungen nach Westdeutschland betrugen in manchen Jahren nahezu die Hälfte der gesamten seewärtigen Getreideausfuhr; die Danziger Kaufmannschaft schätzte den Export nach Westdeutschland auf 20 % des gesamten Getreideverkehrs.

In der Tat gestaltete der Staffeltarif im Verkehr zwischen wichtigen Getreidehandelsplätzen die Eisenbahnfracht billiger als die kombinierte Bahn- und Seefracht, sodass eine Umgehung der Seestädte zu befürchten war. Jedoch blieb im Verkehr zwischen anderen wichtigen Getreidehandelszentren noch eine beträchtliche Differenz zu Gunsten des kombinierten Bahn- und Seeweges bestehen. Dies geht aus folgenden dem Berichte der Danziger Kaufmannschaft von 1891 entnommenen Berechnungen hervor[2]):

(Tabelle siehe S. 21.)

Demnach waren die Befürchtungen einer Ablenkung eines wichtigen Teils des Getreideverkehrs nicht ganz unbegründet. Von der Fülle der sonstigen Argumente, welche seitens der Handelskammern in den Ostseestädten gegen den Staffeltarif

---

[1]) Dieser sogenannte Ostbahnstaffeltarif begann mit dem normalen Einheitssatz von 4,5 Pf. bis zu einer Entfernung von 50 km und endigte mit dem Satze von 3,2 Pf. für Strecken über 650 km. Er blieb übrigens bestehen, soweit seine Sätze niedriger waren als die des neuen Tarifs.

[2]) Siehe auch die Zusammenstellungen in den Anlagen zu den Stenogr. Ber. über die Verhandl. des Hauses der Abg. 1895, Bd. I S. 7—9.

(In Mark pro Wagenladung von 10 000 kg)

Strecken	Weg über Danzig	Bahnfracht vor dem 1. Sept. 1891	Fracht nach dem Staffeltarif	Differenz zwisch. Spalte 3 und 1 Danzigs	
				zu Gunsten	zu Ungunsten
	1.	2.	3.		
Alexandrowo-Mannheim	270	457	269	—	1
Kolomea(Galizien)-Dortmund	532	659	491	—	41
Kolomea-Elberfeld . .	547	674	497	—	50
Kolomea-Köln . . .	492	694	506	14	—
Schönsee (in Westpr.)-Mannheim	263	459	270	7	—
Illowo-Mannheim. . .	259	488	295	36	—

geltend gemacht wurden, entbehren die meisten der Stichhaltigkeit. Wenn darauf hingewiesen wurde, dass die Massregel für den Westen bedeutungslos sei, weil der deutsche Weizen seines geringen Klebergehaltes wegen nicht den Ansprüchen der Märkte West- und Mitteldeutschlands genüge, so muss hiergegen eingewendet werden, dass die Ostseestädte auf den Absatz nach Westdeutschland, soweit er zur See stattfindet, gerade einen bedeutenden Wert legten. Wenn ferner behauptet wird, die Ermässigung der Bahnfracht bewirke kein Sinken der Getreidepreise in West- und Mitteldeutschland, da der Betrag, der bisher für die Seefrachten zu zahlen war, nunmehr für die Bahnfracht zu entrichten sei, so befindet sich dieses Argument in Widerspruch mit den oben mitgeteilten Frachtberechnungen, wonach in der Tat die Eisenbahnfracht sich für gewisse Fälle günstiger stellt als die kombinierte Bahn- und Seefracht.

Die Wirkungen der Staffeltarife, welche bis zum 1. August 1894 in Geltung blieben, waren keineswegs so verhängnisvoll, wie seitens der Ostseestädte gefürchtet wurde[1]). Der Eisen-

[1]) Vgl. hierzu auch Hailer, Studien über den deutschen Brotgetreidehandel in den Jahren 1880—1899. Jena 1902.

bahnversand von Weizen, Roggen und Mehl aus Ost- und Westpreussen (ausschliesslich der Häfen) nach den westlich gelegenen deutschen Landesteilen gestaltete sich nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen folgendermassen:

Von Ost- und Westpreussen wurden auf der Eisenbahn versandt (in Tonnen):

Im Jahre	Nach der Provinz Brandenburg exkl. Berlin			Nach dem Königreich Sachsen			Nach den westlichen Bezirken[1])		
	Weizen	Roggen	Mühlenfabrikate	Weizen	Roggen	Mühlenfabrikate	Weizen	Roggen	Mühlenfabrikate
1889	2198	3248	1209	305	1 288	352	—	20	—
1890	3484	2505	1382	1171	1 516	512	—	—	10
1891	3412	909	2354	719	573	293	—	5	50
1892	3964	1266	648	2068	10 135	634	—	1001	430
1893	6062	1240	2414	5513	15 335	1975	50	2434	3062
1894	7176	1334	5950	4173	1 914	2174	—	126	1171

Demnach erfuhr der Weizenversand von Ost- und Westpreussen nach Mitteldeutschland, namentlich nach dem Königreich Sachsen, eine Steigerung. Der Verkehr erreichte seinen Höhepunkt 1893 mit 5513 Tonnen. Auch die Weizenversendungen nach der Provinz Brandenburg stiegen auf das Doppelte des bisherigen Quantums. Am stärksten äussert sich die Wirkung des Staffeltarifs in den Roggenversendungen nach Sachsen, die im Durchschnitt der Jahre 1889—1891 1100 Tonnen jährlich betrugen, 1893 auf 15 335 Tonnen stiegen, um in dem Jahre nach der Aufhebung der Tarife auf 400 Tonnen herabzusinken.

Weniger stark tritt die Wirkung der Staffeltarife in dem

[1]) Unter dieser Rubrik ist der Versand von Ost- und Westpreussen nach den Bezirken Rheinprovinz, Westfalen, Hessen, Elsass-Lothringen zusammengefasst.

Versand von Mühlenfabrikaten nach Brandenburg und Sachsen hervor; doch ist eine solche offenbar vorhanden.

Wie steht es nun aber mit der so sehr gefürchteten Vermehrung des direkten Versandes der östlichen Provinzen nach dem Westen und der als Folge davon gefürchteten Umgehung des Seehandels? Während der ganzen Dauer der Geltung der Staffeltarife sind 50 Tonnen Weizen von Ost- und Westpreussen nach dem Rhein bahnwärts verladen worden. Für Roggen belaufen sich die Ziffern allerdings etwas höher. 1892 wurden 1001 Tonnen, 1893 2434 Tonnen nach dem Rhein befördert. Von Bedeutung waren nur die Roggenversendungen, welche aus der Provinz Posen nach dem Westen stattfanden. Mit der Beseitigung der Staffeltarife hörte dieser Verkehr wieder auf. Der Mehlversand aus Ost- und Westpreussen nach den westlichen Provinzen erfuhr ebenfalls durch die Staffeltarife eine Zunahme. Im Jahre 1892 betrug er 430 Tonnen, 1893 3062 Tonnen.

Dass die durch die Staffeltarife den Ostseestädten zugefügten Schädigungen sehr bedeutende gewesen seien, kann also nach dem statistischen Materiale nicht behauptet werden. Eine Umgehung des Handels der Ostseestädte fand im wesentlichen nicht statt. Nur die Stettiner Walzmühle klagte darüber, dass für sie durch die Staffeltarife eine Benachteiligung insofern stattgefunden habe, als manche Gegenden Süddeutschlands, welche früher Mehl zu Wasser über Mannheim bezogen hätten, nunmehr billiger per Eisenbahn aus Ostpreussen kauften[1]). Allerdings äusserte sich für Königsberg und Danzig eine unliebsame Wirkung der Tarife darin, dass die in Mitteldeutschland gelegenen Produktionsgebiete, unterstützt durch die günstigen Ernten der Jahre 1892 und 1893, dank den Staffeltarifen ihr Getreide nach dem Westen und Süden Deutschlands senden konnten. Dadurch fand das ost- und westpreussische Getreide im Westen einen Konkurrenten vor, mit dem es unter den bisherigen Bedingungen niemals zusammengestossen war. Die Folge war eine Erschwerung der Absatzverhältnisse in dem gewohnten Absatzgebiet.

---

[1]) Stettin 1893, S. 22; vgl. auch Stettin 1894, S. 20.

II

In den Jahren 1892 und 1893 hatte der Getreidehandel der Ostseestädte schwer unter den handelspolitischen Differenzen mit Russland zu leiden. Die Ermässigung der deutschen Getreidezölle von 5 Mark auf 3,50 Mark, welche seit dem 1. Februar 1892 gegenüber den Vertragsstaaten wie gegenüber den meistbegünstigten Ländern in Kraft trat, kam gegenüber Russland nicht zur Anwendung. Ende Juli des Jahres 1893 kam es sogar zum Zollkrieg mit Russland, in welchem das Deutsche Reich gegenüber Russland, später auch gegenüber Finland seinen allgemeinen Zolltarif um 50 % erhöhte. So lag seit dem 29. Juli 1893 auf russischem Brotgetreide ein Zoll von 7,50 Mark per 100 kg, während gegenüber den meistbegünstigten Ländern nur ein Zoll von 3,50 Mark erhoben wurde.

Die erste Schwierigkeit, welche für den Getreidehandel der Ostseestädte aus diesen Verhältnissen zu erwachsen drohte, wurde allerdings durch das rechtzeitige Eingreifen der Gesetzgebung beseitigt. Vor dem Erlass der russischen Ausfuhrverbote waren noch in grösster Eile beträchtliche Mengen russischen Getreides über die Grenze gebracht worden, für welche die hohen Preise, welche dem Erlass der Ausfuhrverbote folgten, bezahlt worden waren. Da die damals zugeführte Menge den damaligen Bedarf weit überstieg, so war zu Beginn des Jahres 1892 noch eine beträchtliche Menge in den Lagern vorhanden. In Königsberg allein lagerten am 1. Januar 1892 20500 Tonnen Weizen und 25000 Tonnen Roggen. Dieses Getreide konnte infolge des inzwischen bedeutend gesunkenen Weltmarktpreises nicht nach dem Ausland verkauft werden. Unverzollter Weizen, dessen Preis in Danzig im August 1891 sich bis auf 214 Mark erhoben hatte, kostete im Januar 1892 durchschnittlich 184,20 Mark. Er war also auf den Absatz im Inland angewiesen; doch stand ihm dieses nur offen, wenn er trotz seines russischen Ursprungs zu den Vertragssätzen verzollt werden durfte. Diese Möglichkeit gewährte ein Gesetz vom 30. Januar 1892, welches zwei Tage

vor dem Inkrafttreten der Handelsverträge erlassen wurde[1]). Danach wurde gestattet, dass die Bestände von ausländischem Getreide, welche nach amtlicher Feststellung am 1. Februar 1892 innerhalb des deutschen Zollgebietes sowie in den deutschen Zollausschlüssen lagerten, bis einschliesslich zum 30. April 1892 ohne Nachweis der Herkunft zur Entrichtung der ermässigten Zollsätze zugelassen wurden.

Bisher hatte Russland unter den Getreidelieferanten Deutschlands die erste Stelle eingenommen. Mit dem Jahre 1892 änderte sich dieses Verhältnis. Während Deutschland im Jahre 1890 55,1 %, 1891 56,9 % seiner Weizeneinfuhr aus Russland bezog, lieferte dieses 1892 und 1893 nur 19,9 % und 3,1 % des eingeführten Weizens. An der Roggeneinfuhr war Russland 1890 mit 85,3 %, 1891 mit 73,5 %, 1892 mit 22,5 %, 1893 mit 43,6 % beteiligt[2]).

Dieser Rückgang der deutschen Getreideeinfuhr aus Russland war für den Getreidehandel der Ostseestädte eine schwere Schädigung. Sowohl die Zufuhren aus Russland als auch die Getreideverschiffungen nahmen in den Jahren 1892 und 1893 ab, wie aus den oben (S. 16 und 18) mitgeteilten Ziffern hervorgeht. Besonders gross war der Rückgang der Weizenzufuhren in Königsberg. Allerdings bildeten die zollpolitischen Differenzen wohl nicht die einzige Ursache für die geringen Getreidezufuhren aus Russland. Die gleichzeitige starke Nachfrage nach Brotgetreide in Russland und die hohen dortigen Preise trugen ebenfalls zu dem Herabgehen der russischen Einfuhr bei.

---

[1]) Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1890—1892, Anl.-Bd. V, Drucksache Nr. 625.

[2]) Siehe Königsberg 1893, S. 5 ff. An die Stelle des russischen Reiches traten für die Versorgung Deutschlands mit Weizen vor allem die Vereinigten Staaten. Sie lieferten:

1890	7,7 %	der Gesamteinfuhr
1891	15,8 „	„ „
1892	48,6 „	„ „
1893	44,7 „	„ „

Als leistungsfähige Roggenlieferanten erwiesen sich vornehmlich die Vereinigten Staaten, Rumänien und die Türkei.

An der Einfuhr des zum Ersatz des russischen Getreides aus den Donauländern und den amerikanischen Staaten herangezogenen Getreides waren ihrer geographischen Lage entsprechend die Ostseestädte nur in geringem Masse beteiligt. Die Vorteile aus den vermehrten Bezügen aus jenen Gegenden fielen vorzugsweise den Nordseehäfen zu. So betrug die Weizeneinfuhr in Hamburg in den Jahren 1889—1893:

1889	34 666	Tonnen
1890	49 148	„
1891	224 169	„
1892	369 253	„
1893	150 628	„

Wenn trotzdem auch Stettin im Jahre 1893 einen Teil der zur Versorgung Berlins bestimmten Ladungen vom Schwarzen Meer vermittelte, so scheint der Grund hierfür die Unzulänglichkeit des Wasserstandes der Elbe gewesen zu sein, welche durch die ungewöhnliche Trockenheit des Frühjahrs und des Sommers verursacht war.

Auf die Getreidepreise der Ostseestädte übten die Differentialzölle gegenüber Russland keine voll verteuernde Wirkung aus, wie aus den folgenden Preisnotierungen an der Königsberger Börse hervorgeht[1]):

(In Mark)

	Weizen			Roggen		
	inländ.	russischer	Unterschied	inländ.	russischer	Unterschied
1892						
Septbr.	152.6	131.7	20.9	133.0	118.0	15.0
Dezbr.	146.2	126.1	20.1	117.8	104.9	12.9
1893						
Septbr.	136.7	112.1	24.6	117.3	94.7	22.6
Dezbr.	131.3	118.0	13.3	110.8	80.8	30.0

[1]) Königsberg 1893, S 4.

Infolge des Identitätsnachweises kam demnach nicht einmal der Vertragszoll in den inländischen Preisen voll zum Ausdruck, geschweige denn der Zoll von 5 Mark und 7,50 Mark. Dass selbst die Kampfzölle ohne jeden steigernden Einfluss auf die Preise blieben, findet eine Erklärung darin, dass das durch denselben plötzlich von dem deutschen Absatzgebiete ganz abgeschnittene russische Getreide nach allen Seiten ausgeboten wurde und so zuerst die meistbegünstigten Länder und dann Deutschland zu Preisherabsetzungen genötigt wurden.

Die Aufrechterhaltung des Identitätsnachweises erwies sich für die Ostseestädte während der Jahre 1892 und 1893 besonders dadurch als eine Erschwerung des Getreidegeschäfts, dass infolge der ausgezeichneten Ernten der Jahre 1892 und 1893 der Getreideüberschuss im Osten grösser war als gewöhnlich, während die Nachfrage nach Brotgetreide im Westen und Süden Deutschlands aus demselben Grunde kleiner war als sonst. Um so stärker machten sich infolgedessen die Klagen über die Verschliessung der ausländischen Märkte geltend.

In der Mühlenindustrie der Ostseestädte erwies sich der handelspolitische Zustand der Jahre 1892 und 1893 ebenfalls als äusserst störend. Die Klagen, welche seitens der Müller geäussert wurden, bezogen sich in erster Linie auf die Schwierigkeiten, unter welchen die Heranziehung russischen Materials zu bewirken war. Das zu verarbeitende Getreide musste zum grössten Teil erst aus dem Westen bezogen werden. Die dadurch entstehenden Transportkosten verhinderten aber die Zurückführung der Fabrikate von der Ostsee auf den westdeutschen Markt [1]). Der unter dem Wettbewerb der kleinen Mühlen stattfindende Absatz in der Provinz bot infolge des starken Preisdruckes nur einen geringen Ersatz für die fehlenden Absatzmärkte. Der Umstand, dass nordrussisches Getreide bedeutend höher im Preise stand als südrussisches, bewirkte, dass die in West- und Mitteldeutschland gelegenen Mühlen einen bedeutenden Vorsprung vor den Ostseemühlen gewannen.

---

[1]) Vgl. Stettin 1892, S. 15; Königsberg 1893, S. 53; Danzig 1893, S. 53.

III

Das Jahr 1894 war für die deutsche Handelspolitik von entscheidender Bedeutung. Die drei grossen handelspolitischen Ereignisse des Jahres waren: der Abschluss des Handels- und Schiffahrtsvertrages mit Russland am 10. Februar 1894, die Aufhebung des Identitätsnachweises am 1. Mai, endlich die Abschaffung der Getreidestaffeltarife am 1. September, deren Bedeutung bereits oben dargelegt wurde[1]).

Die Beendigung des Zollkrieges mit Russland hatte für die Ostseehäfen die günstige Wirkung, dass das russische Getreide nunmehr wiederum auf dem deutschen Markt absatzfähig wurde.

Die beiden Hauptwirkungen der Aufhebung des Identitätsnachweises, die Wiedererschliessung der ausländischen Märkte für das einheimische Getreide sowie die Hebung des Inlandspreises um den vollen Zollbetrag über den Weltmarktpreis, waren für die Ostseestädte sehr wichtig.

Von der Möglichkeit der Ausfuhr deutschen Getreides ins Ausland wurde seit 1894 steigender Gebrauch gemacht, wie die Ausfuhrziffern für Weizen und Roggen für den Zeitraum 1890—1900 erkennen lassen[2]).

Deutsche Getreideausfuhr aus dem Spezialhandel
in Tonnen (Statistische Jahrbücher)

Jahr	Weizen	Roggen	Jahr	Weizen	Roggen
1890	206	119	1896	75 214	38 322
1891	337	134	1897	171 380	106 435
1892	244	891	1898	134 820	129 706
1893	293	271	1899	197 402	123 458
1894	79 191	49 712	1900	295 080	76 092
1895	79 911	35 992			

Inwieweit sich die Wirkung der Massregel von 1894 in dem Umfang des Getreideverkehrs der einzelnen Ostseestädte

[1]) Ueber die Aufhebung der Staffeltarife siehe Anl. zu den Stenogr. Ber. über die Verhandl. des Hauses der Abg. 1895 Bd. I S. 3, 308, 329 ff.

[2]) Siehe auch die Tabelle auf S. 13.

geltend macht, lässt sich, wenn auch nicht genau, aus den folgenden Tabellen feststellen [1]).

Getreidezufuhren (in Tonnen) [2])

Jahr	Königsberg				Danzig			
	Weizen		Roggen		Weizen		Roggen	
	vom Inland	vom Ausl.	vom Inland	vom Ausl.	vom Inland	vom Ausl.	vom Inland	vom Ausl.
1894	26 478	33 152	62 165	35 710	49 985	22 119	23 616	31 451
1895	19 770	63 755	34 762	37 847	37 234	40 072	20 022	28 188
1896	24 531	87 259	46 112	33 639	44 157	33 458	23 174	20 408
1897	25 674	54 502	56 725	6 960	50 698	33 893	28 065	5 617
1898	20 218	53 858	40 351	31 678	49 752	24 257	44 881	7 954
1899	20 135	2 240	38 294	56 420	53 196	10 502	53 457	10 230
1900	31 170	4 717	48 075	88 394	92 119	1 013	33 046	16 034

Jahr	Stettin (seewärts)				Lübeck (seewärts)			
	Weizen		Roggen		Weizen		Roggen	
	Gesamteinfuhr	davon aus Russland	Gesamteinfuhr	davon aus Russland	Gesamteinfuhr	davon aus Russland	Gesamteinfuhr	davon aus Russland u. Finnl.
1894	7 955	1 176	20 343	17 111	3 660	285	5 184	1 998
1895	14 450	5 220	47 767	45 914	10 261	6 681	11 011	9 789
1896	11 664	3 151	80 886	78 277	9 749	6 511	8 384	6 431
1897	7 703	3 611	44 157	41 130	5 680	4 376	3 492	1 901
1898	11 868	9 134	45 032	42 947	7 470	5 676	5 762	4 813
1899	2 202	682	24 836	23 013	3 035	2 253	2 591	1 557
1900	3 943	3 119	151 105	132 795	3 433	3 162	5 420	4 391

[1]) Vgl. Hailer a. a. O. S. 62 ff. Besonders sei auf die ausführlichen statistischen Zusammenstellungen für die einzelnen Häfen hingewiesen.

[2]) Vgl. die Tabelle auf S. 16.

Gesamtverschiffungen (in Tonnen) [1])

Jahr	Königsberg	Danzig	Stettin	Lübeck [2])
		Weizen		
1894	61 665	39 643	7 775	1 870
1895	75 478	30 348	4 961	5 349
1896	112 200	44 706	4 380	2 879
1897	100 535	51 658	11 061	5 477
1898	70 282	38 206	9 519	8 176
1899	17 465	28 310	21 716	16 345
1900	34 757	61 179	30 913	—
		Roggen		
1894	64 314	22 534	2 257	104
1895	30 402	19 021	6 527	313
1896	41 369	19 106	2 406	105
1897	26 301	14 592	2 190	665
1898	23 647	18 210	13 461	894
1899	40 964	35 916	19 890	892
1900	68 535	38 264	8 268	—

Für den Handel mit Brotgetreide in Königsberg bedeuten die Jahre 1889—1900 im wesentlichen eine Periode des Rückgangs. Vom Jahre 1893 an, in welchem die Weizenausfuhr seewärts ins Ausland stark zurückgegangen war, bis 1897 nahm allerdings die Ausfuhr von Weizen ins Ausland ständig zu. Möglicherweise ist in dieser Erscheinung eine Wirkung der Aufhebung des Identitätsnachweises zu erblicken; jedoch darf die Beweiskraft dieser Zahlen nicht überschätzt werden, weil dieselben auch einen Teil des Durchfuhrverkehrs mit russischem Getreide enthalten, welcher ebenfalls in jenen Jahren stieg, wie aus den vermehrten Weizenzufuhren vom Auslande zu erkennen ist. Mit einiger Sicherheit deuten nur die Zahlen für die Jahre 1894, 1897 und 1899 auf eine Ausfuhr deutschen Weizens ins Ausland; denn in diesen Jahren war die jeweilige

[1]) Vgl. die Tabelle auf S. 18.

[2]) Die Angaben für Lübeck sind aus der oben zitierten Schrift von Hailer ergänzt.

Ausfuhr ins Ausland grösser als die russische Zufuhr der entsprechenden Jahre. Jedoch wäre noch zu prüfen, ob nicht Bestände von ausländischem Weizen aus den Vorjahren vorhanden waren.

Bei der Roggenausfuhr lässt sich für die Jahre 1894 und 1897 eine Ausfuhr deutschen Roggens ins Ausland ziemlich sicher feststellen, für die übrigen Jahre kann eine solche nur als wahrscheinlich bezeichnet werden.

In Danzig macht sich die Aufhebung des Identitätsnachweises nicht in einer Hebung der Gesamtausfuhrziffern bemerkbar.

In Stettin zeigt sich seit 1894 bei Weizen wie bei Roggen eine Wiederbelebung der Ausfuhr von Brotgetreide ins Ausland. Während sich in Lübeck bei der Roggenausfuhr keinerlei Wirkung des Gesetzes von 1894 feststellen lässt, zeigt die bis dahin ganz unbedeutende Weizenausfuhr seit 1894 eine beträchtliche Zunahme. — Auch in Stettin und Lübeck ist es immerhin nicht ausgeschlossen, dass das seewärts ins Ausland verschiffte Getreide ausländischer Herkunft war. Jedoch ist für diese Häfen die Wahrscheinlichkeit grösser, dass es sich um den Export von inländischem Getreide handelte, als in den östlichen Häfen, weil diese für das russische Getreide Durchgangsstationen bilden, während das bei jenen Häfen nicht der Fall ist.

Die weitere Wirkung der Aufhebung des Identitätsnachweises, die Hebung des Inlandpreises um den vollen Zollbetrag über den Weltmarktpreis, wird durch die folgende Tabelle gezeigt [1]).

(Tabelle siehe S. 32.)

Allerdings sind auch diese Ziffern nur unter Vorbehalt verwendbar, da es sich bei den zugeführten Mengen einheimischen und russischen Getreides oft um nach Qualität und Preis ganz verschiedene Sorten handelt. Hierdurch lässt sich auch wohl erklären, dass im Mai und Juni 1894 der Preisunterschied zwischen inländischem und russischem Weizen an der Königsberger Börse weit grösser war, als dem 35 Mark betragenden Zoll entspricht.

[1]) Königsberg 1894, S. 23; 1895, S. 19. Vgl. auch Stettin 1894, S. 1. Danach betrug die Differenz zwischen den durchschnittlichen Monats-

(In Mark) [1])

	Weizen			Roggen		
	inländ.	russisch.	Unterschied	inländ.	russisch.	Unterschied
1894						
Mai . . .	126.—	73.—	53.—	104.—	69.30	34.70
Juni . . .	126.—	74.55	51.45	109.—	71.30	37.70
Juli-Dezbr. .	128.18	90.19	37.99	106.93	70.39	36.54
1895						
Januar-Juni.	139.66	96.16	43.50	114.79	78.59	36.20
Juli-Dezbr. .	139.70	98.50	41.20	110.10	73.50	36.60

Die Hebung des Getreidepreises um die volle Höhe des Zolls kam der deutschen Landwirtschaft zu gute. Der Getreidehandel zog aus dieser Wirkung der Beseitigung des Identitätszwanges keine weiteren Vorteile.

Während die Abschaffung des Identitätsnachweises von dem Getreidehandel der Ostseestädte allgemein als eine Nutzen bringende Massregel anerkannt wurde, zeigten sich die Mühlenindustriellen der Ostseestädte über dieselbe weniger befriedigt. Von der Ermöglichung der Ausfuhr des deutschen Getreides ins Ausland fürchteten sie, dass dieses nunmehr das Rohmaterial beziehen werde, wodurch die Exportmühlen eines beträchtlichen Teiles ihres Auslandsabsatzes verlustig gehen könnten. Die beabsichtigte Steigerung des inländischen Getreidepreises war ihnen als eine auf die Verteuerung ihres Rohmaterials abzielende Massregel wenig erwünscht. Nach den Aussagen der Interessenten zu schliessen, verwirklichten sich vielfach die damals gehegten Befürchtungen [2]). Es muss aber

regulierungspreisen für inländischen Weizen in Stettin und für Transitweizen in Danzig in den ersten drei Monaten des Jahres 1893: 18.23 Mark, 20.46 Mark, 22.46 Mark. Im April stieg die Differenz auf 33.40 Mark, in den folgenden beiden Monaten auf 35.36 Mark und 37.53 Mark. Sie betrug im Durchschnitt der Monate Juli-Dezember 33.57 Mark.

[1]) Vgl. auch die Tabelle auf S. 26.

[2]) Vgl. Königsberg 1894, S. 51; Stettin 1895, S. 21; 1899, S. 25.

darauf hingewiesen werden, dass die Exportmühlen vorwiegend ausländisches Getreide verarbeiten und dass auf diesen Zweig ihrer Tätigkeit die Aufhebung des Identitätsnachweises keinerlei unmittelbare Wirkung ausüben konnte[1]). Auch ist in Betracht zu ziehen, dass die Befreiung vom Identitätszwange, welche den Mühlen durch Gesetz vom Jahre 1882 zugestanden war, für dieselben gegenüber den Getreideexporteuren ein Privileg bedeutet hatte, welches durch die Ausdehnung auf den Getreideverkehr den Charakter einer Bevorzugung einbüsste. Es ist leicht zu erklären, dass die Beseitigung dieses 1882—1894 vorhandenen Ausnahmezustandes von den Exportmüllern heftig angefeindet wurde.

IV

Das Zustandekommen des russischen Handelsvertrages wurde von denjenigen Landwirten, welche das alleinige Heil der Landwirtschaft in einem hohen Getreidezoll erblickten, als eine schwere Schädigung hingestellt. Hieraus erklärt es sich, dass in den folgenden Jahren die Landwirte ihren wachsenden politischen Einfluss dahin geltend zu machen suchten, die zolltechnischen und tarifpolitischen Massregeln, welche nach ihrer Ansicht die Einfuhr ausländischen Getreides begünstigen und dazu geeignet sind, die Wirkungen des Zollschutzes abzuschwächen, zu beseitigen und die Bewilligung neuer, diesen Zwecken dienender Bestimmungen zu vereiteln. So verschärfte sich der schon seit Einführung der Getreidezölle bestehende Gegensatz zwischen den Vertretern der Landwirtschaft auf der einen Seite, denen des Getreidehandels und des Grossmühlengewerbes andererseits.

Der Getreidehandel der östlichen baltischen Häfen vermittelt den Getreideabsatz der ostdeutschen Landwirte, eine Tätigkeit, welche besonders seit der Aufhebung des Identitätsnachweises eine hohe wirtschaftliche Bedeutung besitzt. Dies wird auch von den Landwirten rückhaltlos anerkannt. Der Getreidehandel der Ostseestädte vermittelt ferner den Absatz

[1]) Vgl. Stenogr. Berichte zu den Verhandlungen des Reichstags 1893/94, Anl.-Bd. II Drucks. Nr. 219.

des russischen Getreides nach dem Auslande und nimmt die für die nutzbringende Verwertung der verschiedenen Getreidesorten notwendigen Mischungen vor. Auch die Nützlichkeit dieser Tätigkeit wird von den Landwirten nicht bezweifelt. Aber der Getreidehandel führt auch, wenn die Marktverhältnisse es rätlich erscheinen lassen, russisches Getreide nach Deutschland, und zwar auch in die östlichen Provinzen ein. Diesen Geschäftszweig betrachten die Führer der landwirtschaftlichen Bewegung des Ostens als eine Beeinträchtigung ihrer Interessen; ebenso suchen sie durch die verschiedensten Massregeln zu verhindern, dass die grossen Exportmühlen in den Häfen, welche auch vielfach die Versorgung des inländischen Marktes übernehmen, bei der Verarbeitung russischen Rohstoffes sich günstiger stehen, als bei der Vermahlung einheimischen Getreides.

Die Mittel, durch welche die Vertreter der Landwirtschaft ihre Zwecke zu erreichen suchen und teilweise schon erreicht haben, sind verschiedener Art. Die wichtigsten Forderungen der Landwirtschaft lauten:

a) Beseitigung der gemischten Privattransitläger, der Mühlenkonten sowie der Zollkredite.

b) Wiedereinführung der durch Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrags in Fortfall gekommenen Ausfuhrklausel bei den billigen russischen Getreidestaffeltarifen, welche vor 1894 nur für das zum seewärtigen Export bestimmte Getreide galten.

c) Frachtverteuerung für dasjenige russische Getreide, welches unterwegs in Elevatoren eingelagert wird, gegenüber demjenigen, welches ohne Unterbrechung vom russischen Ursprungsort bis zum deutschen Hafen gesandt wird.

d) Veränderung des Mühlenregulativs in der Absicht, die Ausfuhr und die Verteuerung der guten Mehlsorten zu fördern, die Ausfuhr der als Viehfutter verwendeten Hintermehle dagegen zu erschweren und eine Verbilligung derselben im Inland zu bewirken.

Jedoch ist hiermit die Reihe der agrarischen Wünsche noch nicht erschöpft. Es sei hier nur noch auf das Verlangen nach Verstaatlichung der noch im Osten bestehenden Privatbahnen — der ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-

Mlawka-Bahn — hingewiesen, welches damit motiviert wird, dass die Leitung dieser Bahnen durch Privatgesellschaften die russische Getreideeinfuhr begünstige [1]).

a) Gemischte Privattransitläger, Mühlenkonten, Zollkredite

Im Vordergrunde bei dem Interessenkampfe zwischen den Vertretern der Landwirtschaft und denen von Getreidehandel und Mühlenindustrie steht die Meinungsverschiedenheit, welche bezüglich der gemischten Privattransitläger, der Mühlenkonten sowie der Zollkredite besteht. Als im Jahre 1879 Getreidezölle eingeführt wurden, mussten besondere Vorkehrungen getroffen werden, um den bedeutenden Getreidedurchfuhrverkehr sowie den Veredelungsverkehr, das heisst die Ausfuhr ausländischen Getreides in der Form von Mehl, aufrecht zu erhalten. Denn die Wiederausfuhr des einmal verzollten russischen Getreides gegen Rückerstattung des Zolls wäre kaum durchführbar gewesen, weil einmal der Nachweis der Identität des ausgeführten Getreides mit dem verzollten zu grossen Weitläufigkeiten geführt hätte, ferner aber auch der Zinsverlust, welcher für den erlegten Zollbetrag entstanden wäre, dem Handel Unkosten auferlegt hätte, die bei der scharfen Konkurrenz mit den russischen Häfen leicht zu einer Beeinträchtigung des Getreideverkehrs der deutschen Häfen hätten führen können.

Ein Mittel, um den gefährdeten Zwischenverkehr aufrecht zu erhalten, bildete die Errichtung sogenannter reiner Transitläger. Dieselben dienen allein der Durchfuhr von ausländischem Getreide; dagegen ist eine Einfuhr ausländischen Getreides von dem reinen Transitlager ins Zollinland ausgeschlossen. Da aber die Getreideexporteure sowie die Mühlen aus verschiedenen Gründen Wert darauf legten, dass sie bis zum Verkauf die freie Wahl behielten, das ausländische Getreide bezw. das aus solchem hergestellte Mehl im Ausland oder auch im Inland zu ver-

[1]) Vgl. Antrag des Grafen v. Klinckowström. Stenogr. Ber. über die Verhandl. des preuss. Herrenhauses 1901, S. 11 ff. (9. Januar 1901) und S. 41 ff. (27. März 1901). — Siehe auch Königsberg 1900, S. 20.

kaufen, wurden ausserdem für den Getreidehandel die sogenannten gemischten Privattransitläger, für die Exportmühlen die Mühlenkonten geschaffen. Beide Einrichtungen lassen ihren Inhabern die freie Wahl, ob sie das eingeführte Getreide im Auslande oder im Inlande verwerten wollen. Da diese Zwischenläger im zolltechnischen Sinne als Zollausland gelten, wird der Zoll für das aus einem solchen Lager ins Inland eingeführte Getreide oder Mehl erst beim Verlassen des Lagers fällig. Für die Zeit der Lagerung gewährt somit die Staatskasse einen Zollkredit.

Während die Getreideexporteure und Exportmüller diese Einrichtungen als Erleichterungen ihres Geschäftsbetriebes schätzen, betrachten die Landwirte dieselben als Schädigung ihrer Interessen [1]). Sie weisen darauf hin, dass ein grosser Teil des auf die gemischten Privattransitläger wie auf die Mühlenläger gebrachten ausländischen Getreides von denselben ins Inland eingeführt wurde. Man berechnete, dass im Durchschnitt der Jahre 1890—1894 von den auf Mühlenlager gebrachten Weizenmengen 57 %, von den Roggenmengen 60 % in den freien Verkehr des Inlandes traten [2]). Eine Ausnutzung der zollfreien Zwischenlager bei der Einfuhr des zu importierenden Getreides fand statt, weil der Importeur wie der Müller infolge des in den Lagern gewährten Zollkredits für die Zeit der Lagerung keine Zollzinsen zu entrichten hatte. Somit konnte dadurch eine Verringerung der Geschäftsunkosten erzielt werden [3]). Hierin erblickten die Landwirte eine ungerechtfertigte Herabminderung des Zollschutzes. Auch waren sie der Ansicht, dass der so mit einem geringeren Betriebskapital ermöglichte Geschäftsbetrieb den Händler veranlasse, ausländisches

[1]) Vgl. Berichte über die Verhandlungen des deutschen Landwirtschaftsrats 1896 S. 45. Anhang zum Geschäftsbericht S. XXIII ff.; ferner Archiv des deutschen Landwirtschaftsrats 1900 S. 633 ff.

[2]) Vgl. auch Mohr, Die Entwickelung des Grossbetriebes in der Getreidemüllerei Deutschlands S. 126.

[3]) Wenn man als durchschnittliche Lagerungszeit 5½ Monate annimmt, so sparte der Importeur auf diese Weise bei der Einfuhr jeder Tonne Getreide die Zinsen von 35 Mark für durchschnittlich 5½ Monate. Unter Zugrundelegung eines 4%igen Zinsfusses bedeutet dies eine Ersparnis von 0.64 Mark pro Tonne.

Getreide gegenüber dem inländischen zu bevorzugen und ebenso den Grossmüller, ausländisches Getreide an Stelle des inländischen zu vermahlen. Auch die Binnenmühlen fühlten sich benachteiligt, weil sie ihr Rohmaterial zum Marktpreis kaufen mussten und dadurch ein höheres Betriebskapital brauchten als ihre Konkurrenten in den Häfen, welche das Material um den Betrag der Zollzinsen billiger kaufen konnten.

Als 1894 der Identitätsnachweis aufgehoben wurde, konnten die Schwierigkeiten, den Ursprung des Getreides festzustellen, nicht mehr als Argument für die Beibehaltung der gemischten Zwischenläger angeführt werden, weil nunmehr für alles ausgeführte Getreide oder Mehl ohne Rücksicht auf die Herkunft eine Vergütung des Zolls in Form eines Einfuhrscheins stattfand. Diese Veränderung in der Zollgesetzgebung benutzten die Landwirte, um ihrem Verlangen nach Aufhebung der gemischten Privattransitläger sowie der Mühlenkonten Geltung zu verschaffen [1]). Ihre Klagen fanden Berücksichtigung, indem eine Reihe gemischter Privattransitläger aufgehoben wurde, für die übrig bleibenden eine erhebliche Verkürzung der zollfreien Lagerungsfrist eintrat, endlich die Bewilligung neuer derartiger Zwischenläger von erschwerenden Bedingungen abhängig gemacht wurde [2]).

In den Ostseestädten, wo die gemischten Privattransitläger namentlich in den östlichen Häfen infolge des starken Transitverkehrs als unentbehrliche Einrichtungen für den Handel betrachtet werden, blieben dieselben bestehen [3]). Gegen diese sowie die dortigen Mühlenkonten wandten sich daher die agrarischen Angriffe vornehmlich.

War nun auch seit 1894 die eine Voraussetzung für die Notwendigkeit der Zwischenläger gefallen, indem die Feststellung der Identität des ausgeführten Getreides als überflüssig

---

[1]) Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1893/94 Bd. III S. 1852 ff. (14. März 1894) und 1895—1897 Bd. II S. 796 ff. (7. Februar 1896).

[2]) Handelsarchiv 1896 Bd. I S. 535. Vgl. auch Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1894/95, Anl.-Bd. II, Drucks. Nr. 236.

[3]) Eine Ausnahme bildet Elbing.

erachtet wurde, so blieb doch die andere Voraussetzung nach wie vor bestehen: eine Verzollung des eingeführten ausländischen Getreides und eine Rückerstattung dieses Zolls in Form des Einfuhrscheins bei der Ausfuhr zwänge den Exporteur wie den Müller, für die Zeit des Aufenthalts des Getreides im Zollinland Zollzinsen zu verauslagen, wodurch für die Aufrechterhaltung eines gleich grossen Geschäftsbetriebs ein grösseres Betriebskapital erforderlich sein würde. Auf diesen Gesichtspunkt stützen sich die Handelskammern der Ostseestädte hauptsächlich bei ihrer Agitation für die Beibehaltung der gemischten Privattransitläger wie der Mühlenkonten[1]). Sie weisen darauf hin, dass das Erfordernis eines grösseren Betriebskapitals eine Bevorzugung des mit Kredit arbeitenden Grosskapitalisten vor dem kleinen Händler bedeute, und dass eine Vermehrung der Unkosten in den deutschen Ausfuhrhäfen eine Stärkung der russischen Konkurrenzhäfen bewirke, für welche stets die freie Wahl des Absatzes ihres Getreides nach deutschen Verbrauchsgebieten oder nach dritten Ländern vorhanden sei. Eine Verminderung des Exports über deutsche Ausfuhrhäfen sei aber nicht nur aus lokalen Gesichtspunkten eine Benachteiligung der geschädigten Exportplätze; auch aus politischen Rücksichten müsse eine Umgestaltung des Verkehrs zu Gunsten ausländischer Häfen verhindert werden, da es für den Fall einer Mobilmachung nicht gleichgültig sei, ob wir in unseren Häfen gefüllte Transitläger haben, die jederzeit für die Versorgung des Inlands zur Verfügung stehen, oder ob sich diese Vorräte im Ausland befinden. Endlich wurde noch darauf hingewiesen, dass die deutsche Landwirtschaft durch Beseitigung der gemischten Privattransitläger und der Mühlenkonten nicht das Einströmen ausländischen Getreides verhindern könne, wenn im Inland ein Bedarf danach vorliege, weil in diesem Falle die Einfuhr aus russischen Häfen oder aus Vorräten, die an der Grenze aufgestapelt werden würden, bewirkt werden würde. Die Landwirtschaft habe sogar den Nachteil, dass entsprechend der geringeren Leistungsfähigkeit der einheimischen Märkte eine

---

[1]) Vgl. insbesondere Königsberg 1899, S. 15 ff.; 1900, S. 16; Danzig 1896, S. 16 ff.

Verwertung des deutschen Getreides nur unter ungünstigeren Bedingungen erzielt werden könne.

Nicht so weit wie die Forderung der Beseitigung der gemischten Privattransitläger und der Mühlenkonten geht die Forderung auf Aufhebung der Zollkredite und auf nachträgliche Verzinsung der von einem Transitlager ins Inland eingeführten Menge Getreide oder Mehl für die Dauer der Lagerung [1]). Der Unterschied zwischen dieser Forderung und der radikalen Forderung der Beseitigung der fraglichen Zwischenläger besteht darin, dass die Aufhebung des Zollkredits nur das von den Lägern ins Inland eingeführte Getreide um die Zollzinsen verteuern würde, während das Getreide, dem die Versendung ins Inland vorbehalten werden soll, sofern es später exportiert wird, wie früher gänzlich freie Durchfuhr geniesst, ohne dass für die Dauer der Lagerung im Inlande Zollzinsen zu entrichten wären.

Nach dem Urteile der Interessenten in den Ostseestädten würde auch die Verwirklichung dieses Vorschlages von schwerem Schaden für den Getreidehandel und die Grossmühlen sein. Die Argumente der Handelskammern der Ostseestädte sind ganz ähnlich denjenigen, welche gegen die Aufhebung der Transitläger und Mühlenkonten geltend gemacht wurden. Ausser der Befürchtung, dass das Getreide fortan ausschliesslich in den Freibezirken und im Ausland lagern werde, dass ferner die Verzinsung eine Verstärkung des Grosshandels zur Folge haben müsse, wird seitens der Interessenten geltend gemacht, dass es sich um ein Ausnahmegesetz handele, indem eine Berechtigung die zur Zeit allen zollpflichtigen Artikeln zugesprochen wird, einer bestimmten Art derselben entzogen werden soll [2]).

---

[1]) Vgl. Stenogr. Ber. über die Verhandl. des Reichstags 1895—1897, Drucksachen Nr. 215. Dazu die Verhandl. S. 5007. 1898—1900, Drucks. Nr. 714 und Stenogr. Berichte S. 5311 (8. Mai 1900). Dieser Vorschlag ist in § 10 des Entwurfs eines Zolltarifgesetzes vom 26. Juli 1901 berücksichtigt worden.

[2]) In der Denkschrift zum Entwurf eines Zolltarifgesetzes vom 26. Juli 1901 (S. 32—35) wird dagegen geltend gemacht:

1. Vollständige Verlegung des Getreidehandels in die deutschen Zollausschlüsse oder in gewisse Grenzgebiete des Auslandes würde sich mit den Anforderungen des Verkehrs nicht vertragen.

b) Artikel 19 des russischen Handelsvertrages und die Nachtragsbestimmung zu diesem Vertrage

Gegenstand lebhaftester Angriffe der Agrarier ist der das Eisenbahntarifwesen regelnde Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages sowie das Schlussprotokoll zu demselben [1]).

Diese Teile des Handelsvertrages enthalten neben allgemeinen Bestimmungen über Tarifhoheit beider vertragschliessender Länder die Bestimmung, dass im Verkehr zwischen den deutschen Ostseehäfen Danzig, Memel und Königsberg und russischen Plätzen die Frachtsätze für Getreide [2]) von den russischen Aufgabestationen bis zu den preussischen Häfen nach denjenigen Grundsätzen gebildet und unter die am Transport beteiligten deutschen und russischen Bahnen verteilt werden sollen, wie dieselben für den russischen Eisenbahnverkehr nach Libau und Riga jeweilig massgebend sind [3]).

Ausserdem führte der Vertrag eine Aenderung des bisherigen Zustandes dadurch herbei, dass die früher geltende Bestimmung, nach welcher die Frachtermässigung nur dem binnen sechs Monaten seewärts entweder nach dritten Ländern oder nach westdeutschen Konsumtionsgebieten zu verschiffenden Getreide zu gute kommen sollte, in Wegfall kam.

In der Verpflichtung, dass die preussischen Staatsbahnen ihre Tarife nach denen der russischen Bahnen zu bilden hätten, erblickten die agrarischen Gegner des Vertrages eine Verletzung der preussischen Tarifhoheit. Diese Behauptung wurde von der preussischen Regierung wie von den Handelskammern der an der Frage beteiligten Ostseestädte aufs lebhafteste zurück-

---

2. Die Herstellung der geeigneten Einrichtungen an jenen Plätzen erfordere einen bedeutenden Kostenaufwand.
3. Der Handel finde Ersatz in erweiterter Verwendbarkeit der Einfuhrscheine.

Die seitens der Ostseestädte geäusserten Bedenken sind hierdurch kaum entkräftet.

[1]) Vgl. für die seitens der Landwirte geäusserten Klagen Archiv des deutschen Landwirtschaftsrats 1898 S. 117 ff.

[2]) Das Gleiche gilt für Hanf und Flachs.

[3]) Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1893/94, Anl.-Bd. I S. 957, 993, 1012.

gewiesen. Vor allem konnte geltend gemacht werden, dass die preussischen Staatsbahnen nicht ohne Vorbehalt die Bildung ihrer Tarife nach den preussischen Seehäfen nach dem Vorbild der russischen Tarife zugesagt hatten. Vielmehr war festgesetzt worden, dass dieser Grundsatz für die Staatsbahn nicht mehr bindend sein sollte, wenn die Privatbahnen nicht geneigt wären, sich bei der Tarifbildung und Frachtverteilung den russischen Tarifen zu unterwerfen. Die Festsetzung von allzu niedrigen Frachtsätzen seitens der russischen Bahnen, deren Nachahmung die Rentabilität der preussischen Privatbahnen beeinträchtigen würde, sodass ihre Einführung auf diesen unterbleiben musste, befreite demnach auch die Staatsbahnen von der Verpflichtung, auf ihren Linien die russischen Tarife nach den preussischen Häfen einzuführen. Ausser dieser rechtlichen Sicherung vor zu niedrigen Tarifen konnte eine tatsächliche Garantie darin erblickt werden, dass das auf den Erträgnissen der Eisenbahnen basierte russische Finanzwesen schwerlich eine sehr starke weitere Ermässigung der Tarife gestattete.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Verpflichtung nur um eine vertragsmässige Festlegung einer schon bisher geübten Regel handelte. Schon vor 1894 mussten bei Herabsetzungen der Getreidetarife nach den russischen Häfen auch die preussischen Bahnen im Verkehr nach Memel, Königsberg und Danzig ihre Tarife entsprechend ermässigen, um den deutschen Ausfuhrhäfen den Wettbewerb mit den russischen zu erhalten [1]). Für diese Häfen ist nun von grösster Bedeutung, dass Russland in dem Handelsvertrage keinerlei Bedingungen forderte, welche eine Begünstigung seiner Häfen gegenüber den preussischen durch Eisenbahnfrachtsätze bezweckten und somit auf dieses Mittel, den Verkehr seiner Häfen zu heben, verzichtete.

[1]) Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandl. des Reichstags 1893/94, Anl.-Bd. II S. 1205. Bericht der Kommission über den russischen Handelsvertrag, Nr. 190 der Drucksachen. Noch im Jahre 1893, also kurz vor Abschluss des Vertrages, sah sich die preussische Eisenbahnverwaltung veranlasst, infolge Einführung eines neuen russischen Tarifschemas für Getreide eine Neuregelung der Ausfuhrtarife für die preussischen Ostseehäfen eintreten zu lassen. Vgl. hierüber Anlagen zu den Stenogr. Berichten über die Verhandl. des Hauses der Abg. 1894 Bd. I S. 260.

Weitere Angriffe der Vertreter der ostdeutschen Landwirtschaft richteten sich gegen den Wegfall der Ausfuhrklausel. Sie erblicken hierin ebenso wie in den gemischten Privattransitlägern und den Mühlenkonten eine Massregel, welche dem Einströmen von russischem Brotgetreide in die Provinzen Ost- und Westpreussen und nach Mitteldeutschland Vorschub leiste. Auch fürchten sie, dass die billige Frachtberechnung auch für dasjenige russische Getreide, welches nicht seewärts verschifft wird, die Hafenmühlen veranlassen werde, dem russischen Getreide den Vorzug vor dem deutschen Getreide zu geben und das Hinterland mit dem aus fremdem Getreide hergestellten Mehl zu versorgen zum Nachteil der einheimisches Material verarbeitenden Binnenmühlen.

Diesen Klagen gegenüber konnten die Regierung sowie die Handelskammern zeigen, dass die Beibehaltung der Ausfuhrklausel im Widerspruche mit der Aufhebung des Identitätsnachweises gewesen wäre.

Minder wichtig war der Einwand, dass infolge der seit 1894 auf den Transitlägern üblichen Anschreibungen die Feststellung des Ursprungs des die Läger verlassenden Getreides mit Schwierigkeiten verbunden sei. Dagegen war ein weiterer Einwand von grösserer Tragweite. Der Beseitigung des Identitätszwanges lag der Gedanke zu Grunde, dass die Mischung zwischen deutschem und russischem Brotgetreide wieder ermöglicht werden sollte; die Einfuhr gewisser russischer Qualitäten und die Ausfuhr gewisser einheimischer Brotgetreidearten sollte erleichtert werden. Die Beibehaltung der Ausfuhrklausel würde aber die Einfuhr von russischem Getreide erschweren und dieses auf die ausländischen Märkte drängen, wo es dem deutschen Getreide Konkurrenz machen würde. Somit musste man logischerweise die Ausfuhrklausel beseitigen, wenn man nicht durch die Verkehrspolitik die Erreichung derjenigen Ziele erschweren wollte, welchen man durch die Massnahmen der Handelspolitik den Weg zu ebnen bestrebt war[1]).

Allerdings muss es befremden, wenn trotz dieser Argu-

---

[1]) Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1893/94 Bd. II S. 1756 (12. März 1894); ferner Anl.-Bd. II Nr. 234 der Drucksachen.

mentation die Eisenbahnverwaltung den Wünschen der Landwirte dadurch entgegenkam, dass die unmittelbare Weiterversendung mit der Bahn vom Hafen ausgeschlossen wurde durch die Bestimmung, dass das in Memel, Königsberg und Danzig per Bahn ankommende Getreide, vor seiner Weiterversendung mit dem Eisenbahnwagen, auf dem Wasser oder durch Landfuhrwerk weiterbefördert oder auf Lager genommen werden muss; nicht minder, wenn dazu versichert wird, dass durch die so entstehenden Unkosten die Möglichkeit des Zurückströmens des Getreides aus den Häfen auf einen Umkreis von 15 km beschränkt werde [1]).

Weiter als diejenigen, welche als Bedingung für die Gewährung der Ausnahmetarife die seewärtige Verschiffung des in den Häfen ankommenden russischen Getreides, einerlei ob ins Inland oder ins Ausland, fordern, geht ein dem Reichstage vorgelegter Antrag Klinckowström. Danach sollen die billigeren Frachtsätze nur auf diejenigen Getreidesendungen angewendet werden, welche seewärts nach dem Zollauslande verschifft werden. Von der Verwirklichung dieser Forderung fürchten die Interessenten, dass die Ausfuhr russischen Getreides nach dem Westen Deutschlands den russischen Häfen gänzlich zufallen werde, da diese dann die Vorteile billigerer Transportkosten besser ausnützen könnten [2]).

c) Die Elevatorentarife

Nichts anderes als eine weitere Beschränkung der Anwendung der im Verkehr zwischen Russland und den östlichen preussischen Seestädten eingeführten Staffeltarife bezwecken auch die Einwendungen, welche von seiten der landwirtschaftlichen Interessenten gegen die Durchrechnung der Staffeltarife für Getreide vom russischen Ursprungsort bis zum preussischen Hafen ohne Rücksicht auf eine unterwegs stattgefundene Unterbrechung des Transports auf einer Elevatorstation geltend gemacht werden.

---

[1]) Vgl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. 89. Weryho S. 171 ff., S. 283 ff.

[2]) Vgl. insbes. Königsberg 1893, S. 13 ff.; 1900, S. 31 ff.

Wenn in einem Lande die Eisenbahntarife für Getreide staffelförmig gebildet sind, ist eine vorteilhafte Benutzung von Elevatoren an Zwischenstationen für den Handel nur dann möglich, wenn für das im Elevator eingelagerte Getreide trotz der Beförderungsunterbrechung keine Frachtverteuerung gegenüber dem direkten Frachtsatz von der ursprünglichen Versandstation zum Bestimmungsort eintritt. Demgemäss verfahren die russischen Bahnen; sie behandeln nämlich die Getreidesendungen, die zur Beförderung nach den Uebergangsstationen der westlichen Landesgrenze oder nach russischen Verschiffungshäfen bestimmt sind und die die Fahrt an einer Unterwegsstation unterbrechen, tarifarisch nicht ungünstiger als diejenigen Sendungen, welche ohne Unterbrechung vom Ursprungsort bis zur Bestimmungsstation zu befördern sind. Eine Beschränkung dieses Prinzips besteht nur darin, dass die Weiterversendung des Getreides binnen sechs Monaten seit der Einlagerung erfolgen muss[1]).

Die preussische Eisenbahnverwaltung befolgt dagegen trotz der Vorstellungen der beteiligten Kreise in den Ostseestädten dieses System nicht. Vielmehr wird auf der preussischen Strecke die Elevatorstation bei der Frachtberechnung als Ursprungsort angesehen. Auch hierin ist eine Konzession der Regierung gegenüber agrarischen Wünschen zu erblicken. Die Vertreter der östlichen deutschen Landwirtschaft wollen offenbar die Anwendung der einmal bestehenden billigen Tarife, von denen sie ein Einströmen von russischem Brotgetreide fürchten, beschränken, indem sie für den beträchtlichen Teil des in die Ostseehäfen gelangenden russischen Getreides, welches infolge Lagerung in einer Elevatorstation eine Fahrtunterbrechung erleidet, die ihnen unliebsame Ermässigung der Frachtsätze verhindern. Unter den weiteren Argumenten gegen die Durchrechnung der Staffeltarife, welche von landwirtschaftlicher Seite angeführt werden, ist bemerkenswert, dass die Landwirtschaftskammer für Ostpreussen, sonst eine heftige Gegnerin der gemischten Privattransitläger, die Befürchtung ausspricht, dass eine Begünstigung der russischen Elevatoren die inländischen

[1]) Königsberg 1897, S. 19 ff.

Transitläger verdrängen werde; dies könne in militärischer Hinsicht sowie im Falle handelspolitischer Differenzen mit Russland für Deutschland von Nachteil sein [1]).

Die Stellung der Interessenten am Getreidehandel der Ostseestädte zu gunsten einer Durchrechnung der Staffeltarife vom Ursprungsort bis zum Hafen ungeachtet einer Unterbrechung des Transports erklärt sich wiederum aus dem Wunsche, gegenüber den russischen Konkurrenzhäfen nicht benachteiligt zu sein. Auch wird die rechtliche Zulässigkeit der Nichtdurchrechnung der Staffeltarife aus dem Grunde in Zweifel gezogen, weil Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages, der die Bildung der deutschen Eisenbahntarife nach dem Muster der russischen vorschreibt, eine Abweichung in Bezug auf die Behandlung des Elevatorengetreides nicht zulasse. Die Befürchtung, dass die Einführung der Reexpeditionstarife eine Verwaisung der inländischen Transitläger bewirken werde, sucht das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Königsberg zu zerstreuen durch die Versicherung, dass nach dem üblichen Handelsbrauche das aus Russland bezogene Getreide mit der Bedingung schnellster Lieferung nach den Häfen gekauft werde, damit der Händler schnellstens über seine Ware verfügen könne [2]). Somit wäre eine Verdrängung der heimischen Lagerbestände durch die geforderte Tarifmassregel nicht denkbar.

Die durch die verschiedene Frachtberechnung der russischen und preussischen Bahnen verursachte Benachteiligung der deutschen Ostseestädte ist in der Tat recht beträchtlich, wie die folgende auf Grund privater Ermittelung festgestellte Berechnung ersehen lässt: Eine Getreidesendung im Gewichte von 750 Pud = 12300 kg kostet von Filonowo (Station der Südostbahnen) an Fracht bis Libau einschliesslich der Nebengebühren 423 Mark; bis Danzig dagegen 456 Mark, also 33 Mark mehr. Bei einer Unterwegslagerung auf der Elevatorstation Jelez bleibt die Fracht nach Libau unverändert, nach Danzig indessen setzt sie sich zusammen aus der Fracht von Filonowo bis Jelez

---

[1]) Jahresbericht der Landwirtschaftskammer für Ostpreussen 1898. Vgl. auch Königsberg 1898, S. 27.

[2]) Königsberg 1898, S. 28.

und aus derjenigen von Jelez nach Danzig und beträgt insgesamt 575 Mark, übersteigt also die Libauer Fracht um 152 Mark. Hiermit stimmt eine Schätzung der Königsberger Handelskammer überein, welche die Verteuerung auf 150 Mark für die Wagenladung von 12300 kg veranschlagt [1]).

Ob die Nichtgewährung der Tarife bereits eine nachteilige Wirkung in den Zufuhrverhältnissen aus Russland geübt hat, ist angesichts der mannigfaltigen den Verkehr gestaltenden Verhältnisse eine schwer zu entscheidende Frage. Die Interessenten bejahen dieselbe. Tatsache ist, dass seit 1897 in Königsberg und Danzig trotz der Zunahme der Gesamtzufuhren von Getreide die Zufuhr von Weizen, für welches die Benutzung der Elevatoren hauptsächlich in Betracht kommt, stark gesunken ist, wie aus den oben (S. 29) mitgeteilten Zahlen zu ersehen ist.

Es muss als wahrscheinlich gelten, dass neben anderen Ursachen wie insbesondere den mangelhaften Ernten in Russland und der Aufhebung der Sommernavigationstarife auf Dnjepr und Dnjestr [2]) auch die Nichtanwendung der russischen Elevatorentarife das Sinken der Zufuhren verursacht hat.

d) Veränderungen des Mühlenregulativs

Auch in der Frage der Mühlenregulative sind die Wünsche der Interessenten in den Ostseestädten und diejenigen der Landwirte nicht immer identisch.

Zu dem Gesetz über die Aufhebung des Identitätsnachweises erliess der Bundesrat am 27. April 1894 Regulativbestimmungen, welche seitdem häufig ein Streitobjekt der verschiedenen Interessentengruppen bilden. Darin war das Ausbeuteverhältnis für gebeuteltes Mehl aus Weizen auf 75 %, für gebeuteltes Mehl aus Roggen auf 65 % festgesetzt. Die deutschen Zollämter vergüteten also auf je 75 kg Weizenmehl und auf je 65 kg Roggenmehl den Einfuhrzoll von je 100 kg Körnern. Als Kontrollmittel diente der Steuerbehörde eine

---

[1]) Königsberg 1897, S. 20.

[2]) Siehe Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. 89. Weryho S. 280/281.

Musterprobe von Mehl, die aus den letzten Prozenten der Ausbeute hergestellt war und infolgedessen den Namen Grenztype führte[1]).

Das bestehende Mühlenregulativ bot Anlass zu den mannigfaltigsten Klagen. Einmal waren die Exportmühlen mit den bestehenden Bestimmungen unzufrieden. Die Müllerei, besonders die Weizenmühlenindustrie, befand sich in einer Notlage[2]). Als Ursachen derselben wurde vor allem die Konkurrenz bezeichnet, welche der deutschen Weizenmüllerei durch die mit verschleierten Exportprämien arbeitenden französischen Mühlen bereitet werde. Diese hätten dazu geführt, dass den deutschen Weizenmühlen in wachsendem Masse die Möglichkeit genommen worden sei, ihre Erzeugnisse zu exportieren, wodurch der inländische Markt mit Weizenmehl überfüllt werde; die als Folge eingetretenen niedrigen Inlandspreise bewirkten, dass zwischen dem Anschaffungspreise des Weizens und dem Marktpreise des Mehls sich für die Mühlen nicht mehr ein die Fabrikkosten deckender Mahllohn erübrigen lasse. Weiter wird der schlechte Geschäftsgang in Zusammenhang gebracht mit der Aufhebung des Identitätsnachweises, welche ein solches Steigen der deutschen Weizenpreise bewirkt habe, dass die Exportmühlen den einheimischen Weizen nicht mehr verarbeiten könnten. Ein Mittel, um der Not der Mühlenindustrie abzuhelfen, erblickten die Mühlen vor allem in der Herabsetzung des regulativmässigen Ausbeuteverhältnisses. Dadurch hofften die Exportmüller, dass der Inlandmarkt von den guten Mehlsorten entlastet werde, indem ihnen der Weg ins Ausland erleichtert würde.

Auch die Landwirte und die Binnenmühlen waren Gegner des bestehenden Regulativs[3]). Das Regulativ hatte nämlich

---

[1]) Ergänzend kamen das Siebverfahren und das Veraschungsverfahren zur Anwendung. Vgl. Mohr a. a. O. S. 122 ff.

[2]) Vgl. die Eingabe des Vorstands des Verbandes deutscher Müller vom 9. September 1896 an den Reichskanzler, sowie die Eingabe vom 7. April 1897.

[3]) Vgl. Interpellation des Grafen Klinckowström im Herrenhaus, Verhandl. vom 23. Januar 1894. Ferner die Broschüre von Fritsch, Die Vergünstigungen der grossen Hafenmühlen, 3. Aufl., Leipzig 1901.

eine gefährliche Lücke: der Begriff „Mehl“ war hinsichtlich der Qualität nur ungenau bestimmt. Nun behaupteten sie, die Grenztype stelle eine so minderwertige Qualität dar, dass auch diejenigen Mehle, welche unter einer weit höheren Ausbeute als der im Regulativ zu grunde gelegten gezogen seien, von der Zollbehörde als vergütungsberechtigt betrachtet würden[1]). Dieser Zustand veranlasse die Exportmüller, die Hintermehle, für welche die Zollbehörde eine beträchtliche Exportprämie gewährte, ins Ausland zu senden, dagegen die feinen Mehle auf den Inlandsmarkt zu werfen, wodurch sie den Binnenmüllern Konkurrenz bereiteten. Einmal behaupteten sie, dass die Art der Zollvergütung einen Ansporn zur Verarbeitung ausländischen Getreides biete; ferner erleide die Landwirtschaft einen Schaden durch die Vernichtung ihrer Hauptabnehmer, der Binnenmüller, endlich durch die Verteuerung der Futtermittel, was angesichts der wachsenden Bedeutung der Viehzucht besonders stark ins Gewicht falle[2]).

Die Gegner der Exportmühlen sahen aber eine Besserung der bestehenden Verhältnisse nicht wie diese in einer Herabsetzung des Ausbeuteverhältnisses, was sie vielmehr als eine Erhöhung der Exportprämie betrachteten; sondern sie forderten Erhöhung des Ausbeuteverhältnisses, um dem gewinnbringenden Export von Hintermehlen ein Ende zu bereiten.

Am 1. Januar 1898 trat ein neues Mühlenregulativ in Kraft[3]). Durch dasselbe wurde jedoch das bisherige Ausbeuteverhältnis beibehalten. Neu war aber die Definition dessen, was das Regulativ unter gebeuteltem Mehl verstand. Es sollte darunter diejenige Ausbeute verstanden werden, welche bei Weizen nach Ausscheidung von 25 %, bei Roggen nach Ausscheidung von 35 % Unreinlichkeiten und Kleie gewonnen

---

[1]) Es sei hier an das vielbesprochene „Neptunmehl“ erinnert, welches von der Königsberger Walzmühle nach Schweden und Finnland ausgeführt wurde. Obgleich es aus Roggen zu 87½ % gezogen wurde, erstattete die Zollbehörde für je 65 kg des ausgeführten Mehls Zoll für je 100 kg Roggen zurück.

[2]) Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1895—1897 Bd. II S. 795 ff. (7. Februar 1896).

[3]) Vgl. Handelsarchiv 1897 Bd. I S. 261, 799.

wurde. Wenn jemand Weizen- oder Roggenmehl ohne weitere Angabe mit dem Anspruch auf Erteilung eines Einfuhrscheins anmeldete, so sollte darin die verbindliche Erklärung liegen, dass das Mehl unter keiner höheren Ausbeute gewonnen sei. Für minderwertige Mehle wurde der Deklarationszwang eingeführt.

Ueber die Bestimmungen dieses Regulativs wurde seitens der Grossmühlen in den Ostseehäfen erst recht Klage geführt. Namentlich war man verstimmt darüber, dass das bisherige Ausbeuteverhältnis beibehalten worden war. Lieferte das vermahlene Brotgetreide eine geringere Ausbeute als die gesetzlich festgesetzten 75 bezw. 65 %, so klagten die Mühlen darüber, dass die Exportbonifikation eine zu geringe sei. So finden wir es im Jahre 1897[1]). In guten Erntejahren werde Roggen dagegen eine höhere Ausbeute als die im Gesetz bezeichnete liefern. Dieses würde man jedoch, wie behauptet wurde, nicht ausnutzen können, um die infolge der Deklarationspflicht sich als nötig erweisende getrennte Lagerung der verschiedenen Ausbeutegruppen zu vermeiden. Dadurch würde eine Zurücksetzung des schweren deutschen Roggens zu gunsten des leichten russischen stattfinden.

Ebensowenig waren die Landwirte und die Binnenmühlen mit den Bestimmungen des neuen Regulativs zufrieden, da sie die Gefahr einer Uebervergütung bei dem Export von Hintermehlen durch die Neuregelung noch nicht für beseitigt hielten[2]).

Diese allgemeine Unzufriedenheit führte zum Erlass eines neuen Regulativs, welches mit dem 1. Januar 1900 Geltung erlangte[3]). Dasselbe war nach Anhörung der verschiedenen Interessentengruppen zu stande gekommen[4]). Es enthielt ein Typenverfahren. Zur Hebung der Ausfuhr der feinen Mehlsorten wurde die Rückerstattung des Zolles nach Wert und Feinheit der exportierten Mehle abgestuft. Dagegen sollte, um

---

[1]) Vgl. Königsberg 1897, S. 59; Danzig 1897, S. 49; Stettin 1897, S. 35.

[2]) Vgl. Archiv des deutschen Landwirtschaftsrats 1899 S. 303 ff., besonders das Referat des Grafen v. Schwerin-Löwitz.

[3]) Vgl. Handelsarchiv 1899 Bd. I S. 585 und 1900 Bd. I S. 187.

[4]) Vgl. Eingabe des Vorstandes des Verbandes deutscher Müller vom 25. Januar 1899; Fritsch a. a. O. S. 53.

die Ausfuhr der Hintermehle zu verhindern, Roggen- und Weizenmehl, das unter einem höheren Ausbeuteverhältnis als 65 bezw. 75 % gewonnen würde, sowie die Mischung solchen Mehls mit besseren Sorten das Recht auf Zollvergütung verlieren[1]).

Soweit Urteile über die bisherigen Wirkungen des neuen Regulativs auf die Mühlenindustrie der Ostseestädte vorliegen, lauten dieselben ungünstig. Es wird darüber geklagt, dass die Bestimmung, dass Mehle, die unter höherer Ausbeute als 60 % gewonnen werden, eine geringere oder gar keine Zollvergütung erhalten, derartige Mehle vollkommen von der Ausfuhr ausschliesse, obgleich sie sich im Ausland besonderer Beliebtheit erfreuen. Die Mühlen seien gezwungen, möglichst geringe Qualitäten von Roggen zu verarbeiten, da diese immer noch 60 % Ausbeute ergäben. Der inländische Roggen, der eine weit günstigere Ausbeute liefere, könne dagegen nicht seinem Werte entsprechend bezahlt werden. Seitens der Königsberger Walzmühle wird darauf aufmerksam gemacht, dass sie im Jahre 1900 zum erstenmal seit 1894 im Ausland weniger Roggenmehl abgesetzt habe, als sie ausländischen Roggen vermahlen habe. Diese Klage wird durch die folgende Statistik der Königsberger Walzmühle bestätigt.

Königsberger Walzmühle[2])

Jahr	Es wurde vom Auslande an Roggen bezogen	Die Ausfuhr von Roggenmehl (auf Roggen umgerechnet) nach dem Auslande betrug
1894	9 234 Tonnen	21 677 Tonnen
1895	19 368 „	35 000 „
1896	21 121 „	30 646 „
1897	6 740 „	22 048 „
1898	14 739 „	22 517 „
1899	27 736 „	32 321 „
1900	34 360 „	29 205 „

[1]) Vgl. W. Lotz in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. 92 S. 179.

[2]) Königsberg 1900.

Zu bemerken ist ferner, dass sich in der Statistik über den Vertrieb von Mehl und Kleie in Danzig ein auffallender Rückgang der auswärtigen Verschiffungen geltend macht bei gleichzeitiger Zunahme des Versands bahn- und stromwärts, also des Versands ins Binnenland. Dies veranschaulicht die folgende Uebersicht [1]):

Danzigs Vertrieb von Mehl und Kleie
(in Tonnen)

Jahr	Abladungen seewärts	Versand bahn- und stromwärts	Jahr	Abladungen seewärts	Versand bahn- und stromwärts
1890	56 215	19 318	1896	40 677	44 226
1891	45 848	22 491	1897	32 374	51 017
1892	26 219	21 345	1898	27 291	50 212
1893	60 990	23 953	1899	25 146	55 693
1894	79 328	32 451	1900	16 452	64 817
1895	43 252	43 123			

In Stettin wird über die gänzliche Vernichtung des Exports von Schrotmehl nach Finland geklagt.

Die vorteilhafte Wirkung des Mühlenregulativs auf die Binnenmüllerei scheint auch bisher nicht eingetreten zu sein; wenigstens berichtet die Stettiner Dampfmühlen-Aktiengesellschaft im Jahre 1900, dass im Monat August die gegen das Ausland nicht mehr konkurrenzfähigen Exportmühlen sich gewaltsam auf das Inlandsgeschäft warfen, sich gegenseitig unterbietend, so dass es wochenlang beinahe unmöglich gewesen sei, ohne grosse Verluste Mehl zu verkaufen [2]).

V

Aus den vorangegangenen Untersuchungen geht hervor, dass die Hauptsorge der Landwirte darauf gerichtet ist, dem in die Ostseehäfen gelangenden russischen Getreide ein Verbleiben im Zollinlande unmöglich zu machen. Ist nun der Teil des aus-

[1]) Danzig 1900.
[2]) Stettin 1900, S. 71.

ländischen Brotgetreides, welcher von den Häfen nach Deutschland gelangt, ein sehr beträchtlicher? Hat er sich in den letzten Jahren stark vermehrt?

Wir können dank der statistischen Veröffentlichungen des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg diese Frage für Königsberg genau beantworten. Danach hat sich für Weizen und Roggen der Verkehr folgendermassen gestaltet:

(in Tonnen)

Im Durchschnitt der Jahre	Zufuhr nach Königsberg		Ausfuhr von Königsberg-Pillau		
	vom Inlande	vom Auslande	binnenwärts nach Ost- und Westpreussen	seewärts nach dem Zollgebiete	seewärts nach dem Zollauslande
Weizen					
1887—1893	29 808	88 179	4 679	43 919	74 756
1894—1900	23 996	42 783	4 030	17 937	46 403
Roggen (ausschliesslich der Mengen, welche auf das Lager der Königsberger Walzmühle zur Vermahlung gingen)					
1887—1893	32 791	36 081	6 711	43 291	25 375
1894—1900	20 096	21 522	4 470	9 951	32 577
Verkehr der Königsberger Walzmühle in Roggen bezw. bei der Ausfuhr in Roggenmehl (in Roggen umgerechnet)					
1890—1893	16 018	11 065	2 192	13 936	10 955
1894—1900	26 544	19 043	1 190	15 349	27 631

Fassen wir kurz die Ergebnisse aus diesen Aufstellungen zusammen[1]).

1. Der Absatz Königsbergs von Weizen und Roggen in Ost- und Westpreussen ist im Durchschnitt der Jahre 1894—1900

[1]) Königsberg 1900, S. 41 ff.

geringer gewesen als im Durchschnitt der Jahre 1887—1893. Ebenso ist die Ausfuhr seewärts nach dem Zollgebiete seit 1894 für Weizen wie für Roggen stark gesunken.

2. Während 1887—1893 der Absatz von Weizen und Roggen nach dem Auslande durchschnittlich kleiner war als die Zufuhr vom Auslande, übertraf im Durchschnitt der Jahre 1894—1900 der Absatz nach dem Zollauslande die ausländischen Zufuhren nach Königsberg. Wurde also vor dem russischen Handelsvertrage ein Teil des nach Königsberg eingeführten russischen Brotgetreides in Deutschland abgesetzt, so haben sich seitdem die Verhältnisse verändert, indem dieser Wettbewerb sich für die deutsche Landwirtschaft verringerte [1]).

Aber auch seitens der Königsberger Walzmühle fand seit dem Handelsvertrage ein vermehrter Mehlabsatz im Zollinlande nicht statt. Im einzelnen ergibt unsere Tabelle folgendes [2]):

1. Vor dem Handelsvertrage führte die Mühle durchschnittlich nur beinahe ebensoviel nach dem Zollauslande aus, als sie russischen Roggen vermahlen hatte. In den Jahren 1894—1900 übertraf dagegen die Ausfuhr nach dem Auslande die Einfuhr russischen Roggens; demnach war — wenigstens der Menge nach — von dem auf das Mühlenlager eingeführten russischen Roggen nichts im Inlande verblieben. Die bereits erwähnte Aenderung in den Zufuhr- und Ausfuhrverhältnissen im Jahre 1900 wird einzig als Folge des neuen Mühlenregulativs angesehen.

2. Der gegenwärtige Absatz in Ost- und Westpreussen berechnete sich vor dem Handelsvertrage im Durchschnitt auf 2192 Tonnen, nach demselben aber trotz der Zunahme des Gesamtverkehrs durchschnittlich nur auf 1190 Tonnen.

Wir sahen also, dass im allgemeinen der Rückstrom aus Königsberg in die Provinz kein sehr bedeutender war und seit

---

[1]) Zu bemerken ist, dass der Versand von Gerste von Königsberg aus nach Ost- und Westpreussen im Durchschnitt der Jahre 1894—1900 stärker war als 1887—1893 und zwar stieg er im Durchschnitt von 9082 Tonnen auf 15 542 Tonnen; diese Vermehrung wird jedoch fast ausschliesslich auf den wachsenden Bedarf der Landwirtschaft an Futtergerste zurückgeführt.

[2]) Königsberg 1900, S. 53 ff.

1894 durchschnittlich noch geringer geworden ist. Aehnliches liesse sich auch von Danzig beweisen.

Ist nun aber ein Rückströmen von Brotgetreide aus den Häfen in das Hinterland als ein so gefahrvolles Uebel anzusehen, als welches es von den Landwirten gewöhnlich dargestellt wird? Vergegenwärtigen wir uns die Ursachen, welche im letzten Jahrzehnt in gewissen Jahren zu einem Anschwellen dieses Rückstroms führten. Nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen betrug der Versand per Bahn von Brotgetreide aus den ost- und westpreussischen Häfen nach dem Inland:

(in Tonnen)

Jahr	Weizen	Roggen	Jahr	Weizen	Roggen
1889	3 729	9 572	1895	13 100	7 871
1890	3 219	3 484	1896	6 973	2 028
1891	11 310	11 583	1897	3 047	924
1892	14 885	7 930	1898	10 995	10 887
1893	2 506	1 677	1899	7 301	4 025
1894	2 842	2 660			

Demnach fand eine ausnahmsweise starke Zufuhr von Weizen und Roggen aus den Häfen ins Inland statt in den Jahren 1891, 1892, 1895 und 1898. Der aussergewöhnliche Notstand bot im Jahre 1891, der Identitätszwang, welcher bei der reichen Ernte in ganz Deutschland eine Verwendung des ostdeutschen Getreideüberschusses im Westen verhinderte, bot 1892 die Ursache für die gesteigerten Rückversendungen von den Häfen ins Inland. Seit 1894 bot aber die Aufhebung des Identitätsnachweises den Ansporn dazu, möglichst viel Getreide ins Ausland zu senden. Dabei geschah es, dass bei diesem Export der in der Provinz notwendige Bedarf unterschätzt wurde. So wurde im Jahre 1895 aus Danzig berichtet, dass die bessere Verwertung, die dem einheimischen Getreide infolge der Aufhebung des Identitätszwanges erwuchs, den Besitzern Veranlassung gegeben habe, so viel wie möglich von der Ernte des Jahres 1894 zu verkaufen, so dass schliesslich die Provinz gezwungen gewesen sei, zur Befriedigung des eigenen Bedarfs

ausländisches Getreide heranzuziehen. Aehnlich lagen die Verhältnisse im Jahre 1898. „Immerhin", so schrieb das Königsberger Vorsteheramt, „scheint der Ertrag der 1898er inländischen Ernte überschätzt worden zu sein, oder aber, was wahrscheinlicher ist, die starke Preissteigerung für Brotgetreide im April und Mai veranlasste Landwirte, Binnenmühlen und Zwischenhändler in der Provinz, sich ihrer Vorräte schleunigst zu entäussern. Somit waren in den Sommermonaten bis zur neuen Ernte die Bestände in unserer Provinz erschöpft, und auf diesen Umstand hauptsächlich ist der diesjährige Bedarf Ostpreussens an Brotgetreide zurückzuführen." Hieraus geht hervor, dass es den wirklichen Verhältnissen widerspricht, wenn ein starker Import von Brotgetreide aus den östlichen baltischen Häfen in das Hinterland häufig unbedingt als ein Beweis für die Schädigung der landwirtschaftlichen Interessen durch den Getreidehandel hingestellt wird.

Fassen wir kurz unsere Ausführungen zusammen.

Durch die Verwirklichung der von agrarischer Seite gestellten Forderungen wird die Bewegungsfreiheit des Getreidehandels der Ostseestädte und damit seine Leistungsfähigkeit stark gefährdet. Ausserdem zeigt aber die tatsächliche Gestaltung des Verkehrs, dass die von den Seehäfen ins Binnenland zurückströmende Menge Getreide nur eine geringe ist, dass demnach die Befriedigung eines Wunsches der Landwirtschaft, der dieser bestenfalls äusserst wenig nützen kann, eine bedeutende Schädigung der Getreidehändler zur Folge hätte. Dazu kommt, dass Fälle vorkommen, wo ein Rückströmen aus den Häfen ins Binnenland direkt im Interesse der Landwirte liegt. Demnach scheint es wünschenswert zu sein, eine Beeinträchtigung der Freiheit des Getreideverkehrs in den Ostseestädten nicht herbeizuführen, eine Entscheidung, die in mehr als einer Hinsicht auch den Interessen der Landwirtschaft nicht widerspricht.

Zweites Kapitel

Der Holzhandel

I

Deutschland ist in immer steigendem Masse für die Deckung seines Holzbedarfs auf die Einfuhr fremden Holzes angewiesen. Es gehört nicht wie Grossbritannien, Belgien, Holland, Dänemark, sowie die südlichen europäischen Halbinseln zu denjenigen Ländern, welche fast gänzlich ihr Holz aus dem Auslande beziehen müssen [1]). Immerhin ist unser Einfuhrbedarf recht beträchtlich. Der Ueberschuss der deutschen Holzeinfuhr über die Ausfuhr lediglich in rohem, beschlagenem und gesägtem Bau- und Nutzholz stieg von 1891—1900 von 2,4 Millionen Tonnen auf 4,6 Millionen Tonnen, dem Werte nach von 109,2 Millionen Mark auf 255,1 Millionen Mark [2]). Jedoch sind die Forsten in Deutschland nicht gleichmässig verteilt. Süddeutschland, sowie die östlichen und mittleren Provinzen Preussens sind im stande, Ueberschüsse von Holz an andere Gebiete abzugeben, während die westlichen preussischen Provinzen, sowie das Königreich Sachsen auf die Einfuhr von Holz angewiesen sind. So kommt es, dass die Ostseehäfen Holz nach den holzarmen Gebieten Deutschlands, sowie nach dem Auslande, namentlich nach Grossbritannien, exportieren, sodass in den östlichen baltischen Häfen ein Export von Holz seewärts ganz vorwiegend stattfindet, obgleich Deutschland zu den Holzimportländern gehört. Die östlichen baltischen Seehäfen verdanken allerdings den grössten Teil der Holzausfuhr ihrem

[1]) Siehe Handwörterbuch der Staatswissensch. 2. Aufl. Bd. III S. 1171, Artikel „Forstpolitik" von Endres.

[2]) Gothein, Der deutsche Aussenhandel 1901 Bd. II, 1 S. 185.

Zwischenhandel mit den Erzeugnissen der Forsten Russlands, welches mit Skandinavien und Oesterreich-Ungarn zu den wichtigsten europäischen Holzausfuhrländern gehört.

Memel, Königsberg und Danzig sind diejenigen Ostseehäfen, in denen die Holzeinfuhr ins Hinterland gegenüber der Holzausfuhr gänzlich zurücktritt. Der wichtigste Handelsplatz für den Holzexport, der auch seine Bedeutung fast gänzlich diesem Geschäftszweige verdankt, ist Memel, dessen Holzausfuhr im Jahre 1900 auf 20,64 Millionen Mark geschätzt wurde [1]).

Kaum halb so gross dem Werte nach war im gleichen Jahre die Holzausfuhr Königsbergs [2]). Der Wert des ausgeführten Bau- und Nutzholzes belief sich auf 9,96 Millionen Mark; der bei weitem grössere Teil der Ausfuhr im Werte von 8,90 Millionen Mark wurde seewärts ausgeführt. Etwas grösser ist der Umfang des Holzgeschäfts in Danzig [3]); im Jahre 1900, in welchem der Wert der Zufuhren von Holz vom Lande her geringer war als in den beiden vorhergehenden Jahren, wurde der Einkaufswert der auf der Weichsel und den Eisenbahnen in Danzig eingetroffenen Sendungen immerhin auf 12,76 Millionen Mark geschätzt.

Unter diesen drei östlichen Häfen überwiegt der Handel mit inländischem Holz nur in Königsberg; dagegen befassen sich die Häfen Memel und Danzig mehr mit dem Zwischenhandel mit russischem Holz. Dies wird deutlich durch die folgende Zusammenstellung gezeigt, welche für die Jahre 1891 bis 1895 die gesamten Ausfuhrmengen enthält. Es wurden während dieser fünf Jahre ausgeführt [4]):

	an ausländischem Holz	an inländischem Holz
von Danzig . . .	1 904 780 Festmeter	79 334 Festmeter
„ Königsberg .	315 500 „	970 711 „
„ Memel . . .	2 179 768 „	nichts.

[1]) Memel 1900, S. 40

[2]) Königsberg 1900, S. 189.

[3]) Danzig 1900, S. 72, 120 ff.

[4]) Anlagen zu den Stenogr. Berichten über die Verhandl. des Hauses der Abg. 1898 Bd. I S. 332.

Die westlichen deutschen Ostseehäfen, deren Hinterland seinen Holzbedarf nicht selbst deckt, führen entweder ausländisches Holz, namentlich aus Russland und Skandinavien, auf dem Seewege nach Deutschland ein, oder sie vermitteln die Einfuhr der Ueberschüsse an Holz, welche im deutschen Osten für den Export frei werden. Stettin besitzt noch eine ansehnliche Holzausfuhr seewärts. Doch wird dieselbe von der Holzeinfuhr übertroffen. Das Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhrmenge betrug nach dem Gewicht im Jahre 1900 128880 Tonnen zu 32745 Tonnen[1]). In Lübeck spielt die Einfuhr vom Lande her kaum noch eine Rolle; das Gewicht der auf der Eisenbahn, auf Fuhren und in Flusschiffen nach Lübeck beförderten Holzmengen belief sich 1900 auf kaum 11000 Tonnen, während die Einfuhr seewärts im gleichen Jahre 272527 Tonnen betrug, mithin mehr als doppelt so gross wie die Holzeinfuhr Stettins war[2]).

Die Tabelle auf S. 59 zeigt den Umfang des Holzhandels der Ostseestädte für den Zeitraum 1890—1900.

II

Wirkungen der Handelspolitik auf den Holzhandel der deutschen Ostseestädte seit 1890 zeigen sich zuerst bei dem Inkrafttreten des Vertragstarifs von 1892, welcher gegenüber Russland noch keine Anwendung fand. Zwar enthielt der in demselben festgesetzte Zoll für Rundholz keine Ermässigung gegenüber dem bisherigen, noch gegenüber Russland geltenden Zollsatze, sodass eine Benachteiligung des russischen Rundholzes erst mit dem allgemeinen 50 %igen Zollzuschlag auf Waren russischer Herkunft eintrat. Bei der Einfuhr von bearbeitetem Holz wurde jedoch Russland schon 1892 differenziert, da der Vertragstarif den Zoll für beschlagene Hölzer von 2,40 Mark auf 1,80 Mark pro Festmeter, denjenigen für geschnittene Hölzer von 6 Mark auf 4,80 Mark pro Festmeter herabsetzte.

---

[1]) Stettin 1900, S. 37, 38.

[2]) Lübeck 1900, II S. 9. Siehe auch S. 49.

Holzverkehr in den deutschen Ostseestädten[1])

Jahr	Memel Ausfuhr seewärts		Königsberg Ausfuhr[2])		Danzig Zufuhr auf Weichsel und Eisenbahn		Stettin		Lübeck[3])	
	Registertonnen der mit Holz beladenen Schiffe	Wert in Mark	Festmeter	Wert in Mark	Kubikmeter	Geschätzter Einkaufswert in Mark	Einfuhr seewärts in Tonnen	Ausfuhr seewärts in Tonnen	Einfuhr seewärts in Tonnen	Empfang auf den Eisenb., auf Fuhren und in Flusschiffen in Tonnen
1890	251 180	16 176 200	278 375	7 293 948	544 830	14 964 250	153 027	64 031	156 468	13 132
1891	295 418	18 058 100	286 109	7 547 964	359 940	9 814 100	161 497	56 916	216 940	13 268
1892	234 810	14 479 000	281 958	6 783 227	418 970	10 786 600	130 939	56 071	218 557	11 686
1893	185 671	12 350 800	274 622	6 660 604	588 285	15 300 700	135 704	43 637	168 417	12 750
1894	190 591	12 469 000	239 778	5 171 358	458 570	11 512 800	109 904	41 631	168 517	12 035
1895	179 652	13 768 000	203 933	4 384 559	366 606	10 556 400	128 768	42 979	169 029	12 469
1896	235 839	19 796 150	215 845	5 036 798	489 467	12 386 100	157 778	38 877	199 950	7 908
1897	253 672	20 688 600	239 855	7 000 000	520 845	14 374 000	172 613	46 850	253 181	12 777
1898	232 429	21 387 100	240 572	7 466 300	665 055	20 219 500	157 047	46 352	216 467	15 373
1899	169 774	19 214 400	234 732	8 260 500	713 166	21 878 000	219 355	29 176	248 734	14 922
1900	188 403	20 636 600	281 910	9 957 000	665 055	12 756 600	128 880	32 745	272 527	10 782

[1]) Die Angaben, welche für die verschiedenen Häfen nach den einzelnen Handelskammerberichten zusammengestellt sind, sind leider nicht für die verschiedenen Städte untereinander vergleichbar. Die Reichsstatistik enthält seit 1891 keinerlei Angaben mehr über die Ein- und Ausfuhr der deutschen Häfen.

[2]) Die Zahlen für Königsberg enthalten auch die Ausfuhr binnenwärts; jedoch ist die Ausfuhr aus Königsberg ins Binnenland sehr gering im Vergleich zu derjenigen seewärts.

[3]) inkl. Holzwaren.

Die Verluste, welche gleich beim Inkrafttreten der Handelsverträge den Holzhändlern dadurch zu drohen schienen, dass sich grosse Holzbestände russischer Herkunft am 1. Februar 1892 in Transitlägern befanden, deren Unterscheidung von den Holzbeständen nicht russischen Ursprungs zu grossen Schwierigkeiten Anlass gegeben hätte, wurden durch gesetzgeberisches Eingreifen verhindert. Denn das bereits erwähnte Gesetz vom 30. Januar 1892, welches gewissen am 1. Februar 1892 innerhalb des deutschen Zollgebietes unverzollt lagernden Waren ohne Nachweis ihrer Herkunft den Vertragszoll zusicherte, bezog sich auch auf Bau- und Nutzholz und kam somit den Holzhändlern der Ostseestädte zu gute [1]).

Die Wirkungen des Differentialzolls auf Holz russischer Herkunft machten sich im Handel der Ostseestädte in verschiedener Weise geltend. Die Häfen, welche Holz einführen, fanden Ersatz für den teilweisen Ausfall der russischen Bezüge in vermehrter Einfuhr aus anderen Ländern; so fanden in Lübeck vermehrte Holzzufuhren aus Schweden statt. Als nachteilig wurde dagegen der handelspolitische Zustand von den östlichen, Holz exportierenden baltischen Häfen empfunden; wenn auch ein grosser Teil ihrer russischen Holzbezüge ins Ausland weiterging und somit von den deutschen Zollmassnahmen unabhängig war, so musste doch die Einfuhr bearbeiteter russischer Hölzer nach Deutschland ins Stocken geraten, da Skandinavien und Oesterreich als meistbegünstigte Länder aus den niedrigeren Zöllen des Vertragstarifs Nutzen ziehen konnten. So hatten diejenigen Zweige des Holzhandels, deren Geschäft hauptsächlich in dem Absatz russischer Hölzer nach Deutschland besteht, wie z. B. der Memeler Schwellenhandel [2]), am meisten unter dem Differentialzoll zu leiden. Selbst die Ausfuhr einheimischen Holzes ins Ausland wurde durch den Zollkrieg in Mitleidenschaft gezogen, weil das russische Holz, welches vom deutschen Markt ferngehalten wurde, dem deutschen Holze auf ausländischen Märkten eine verschärfte Konkurrenz bereitete.

---

[1]) Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1890—1892 Bd. VI S. 3730 ff., 3900 ff., Anl.-Bd. V Drucks. Nr. 608 und 625.

[2]) Memel 1893, S. 34.

Dagegen zeigte sich für diejenigen russischen Holzarten, welche als besondere Qualitätswaren in Deutschland ihre regelmässigen Abnehmer haben, kein Rückgang des Geschäfts; so fanden Memeler Händler für russisches Weissholz auch 1893 in den Rheinlanden ihre Abnehmer [1]). Für gewisse Artikel konnte der Absatz auch aus dem Grunde aufrecht erhalten werden, weil in den Jahren 1892 und 1893 die Schiffsfrachten sehr niedrige waren [2]).

Die Wirkungen des zollpolitischen Zustandes der Jahre 1892 und 1893 auf die Holzpreise zeigten sich vor allem darin, dass die russischen Holzhändler, welche sich zuerst nach dem Inkrafttreten der Vertragszölle sträubten, eine dem höheren Zoll entsprechende Herabsetzung der Preise eintreten zu lassen, sich später doch dazu entschliessen mussten, um nicht durch die schwedische Konkurrenz aus dem Markt gedrängt zu werden [3]). Ueber die Wirkungen des mit dem 1. August 1893 eingetretenen Zollaufschlags bemerkt der Danziger Handelskammerbericht von 1893, dass eine Abschwächung im Preise nur bei schwer abzusetzenden, geringwertigen Hölzern eintrat, während der Zoll ganz zum Ausdruck kam, wo es sich um die Befriedigung eines vorhandenen dringenden Bedarfs nach bestimmten Qualitäten handelte.

Besondere Schwierigkeiten und Verluste ergaben sich während der Periode der Differentialzölle durch zolltechnische Vorschriften [4]). Die Zollbehörde bestand auf der durch die verschiedenen Zollsätze bedingten Trennung der Hölzer aus Vertragsländern und aus anderen Ländern. Da aber die dauernde Festhaltung einer derartigen mechanischen Unterscheidung für den Holzhandel nicht durchführbar war, sah sich die Mehrzahl der Inhaber von gemischten Privattransitlägern gezwungen, auf die Wohltaten des niedrigen Vertragszollsatzes zu verzichten und freiwillig die Zahlung des höheren Zolles auf sich zu

---

[1]) Memel 1893, S. 34.

[2]) 1892 bewirkten die russischen Getreideausfuhrverbote, 1893 die Erhöhung der russischen Kronlastengelder ein reichliches Angebot deutscher Schiffe im Inland. Siehe auch unten S. 88/89.

[3]) Lübeck 1892, S. 57. Stettin 1893, S. 10. Memel 1893, S. 34.

[4]) Danzig 1892, S. 33; 1893, S. 64.

nehmen. Nach Erhöhung des Zolles um 50 % gegenüber Russland war jedoch die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf diese Weise nicht mehr möglich. In Lübeck sollen nach dem Handelskammerbericht von 1893 aus Russland in der Hauptsache nur noch diejenigen Hölzer bezogen worden sein, welche aus früher geschlossenen Kaufverträgen rückständig geblieben waren [1]).

Das Zustandekommen des russischen Handelsvertrages wurde von seiten der Interessenten in den Ostseestädten mit verschiedenen Empfindungen begrüsst. Allgemeine Anerkennung wurde dem Vertrage insofern zu teil, als er die im Laufe der vorangehenden Jahre vielfach gestörte zollpolitische Ruhe für einen längeren Zeitraum sicherte. Dagegen wurde natürlich die Herabsetzung des Bretterzolls von den an der Schneidemühlenindustrie beteiligten Kreisen verurteilt. Schon 1893, als noch Russland gegenüber der höhere Bretterzoll in Kraft war, klagten ostpreussische Schneidemühlen darüber, dass für sie der Absatz nach Sachsen infolge der österreichischen Konkurrenz als verloren zu betrachten sei [2]); um so mehr fürchtete man, dass nach Ausdehnung der Zollermässigung auf Russland jenseits der deutschen Grenze in Russland neue Schneidemühlen entstehen und mit den deutschen in Wettbewerb treten würden. Anderseits wurde aber auch auf die voraussichtlichen günstigen Wirkungen des Handelsvertrages auf die Schneidemühlenindustrie hingewiesen [3]); man hoffte, dass die Herabsetzung des Zolles eine Gesundung der Produktionsverhältnisse herbeiführen werde, nachdem der Schutzzoll von 1885 zu einer Ueberproduktion Anlass gegeben hatte.

Endlich sei noch kurz auf die Klagen über die zollpolitische Behandlung der Holzabfälle hingewiesen. In verschiedenen Memeler Handelskammerberichten [4]) werden Klagen über den Zoll von verarbeitetem Rundholz geltend gemacht, denen offenbar eine irrtümliche Auffassung der Zollverhältnisse zu grunde liegt, da in Deutschland Holzabfälle zollfrei eingehen. Vielleicht sind die Klagen auf den Gedanken zurück-

[1]) Lübeck 1893, S. 49.
[2]) Memel 1893, S. 34.
[3]) Königsberg 1892, S. 51/52; 1893, S. 57.
[4]) Vgl. Memel 1884, S. 4; 1885, S. 4; 1893, S. 37; 1894, S. 37; 1895, S. 35.

zuführen, dass für Abfälle von Schnittholz, welches ins Ausland geht, auch der auf die Abfälle entfallende Teil des bezahlten Zolls nachgelassen wird, während die Abfälle des im Inland bleibenden Holzes scheinbar mit einem Anteil am Zoll belastet sind. Sollte diese Vermutung richtig sein, so ist gegen diese Auffassung zu sagen, dass ja gerade wegen der mitzuverzollenden Abfälle auf Rundholz nur ein Zoll von 1,20 Mark pro Festmeter liegt, während Schnittholz mit 4,80 Mark pro Festmeter zu verzollen ist.

III

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Holzhandels der drei östlichen baltischen Häfen Deutschlands war auch die Eisenbahntarifpolitik. Memel, Königsberg und Danzig haben gerade in ihrem Holzgeschäft stark unter dem Wettbewerb der russischen Häfen zu leiden; Klagen über den Wettbewerb, der ihnen nicht nur von seiten der russischen Ostseehäfen, sondern namentlich auch durch Odessa bereitet wird, gehören in den Handelskammerberichten nicht zu den Seltenheiten [1]). Dieser Wettbewerb macht sich im Auslande wie im Inlande, besonders in den Rheinhäfen, geltend. Anfang der neunziger Jahre waren die Zufuhren von Holz nach ost- und westpreussischen Häfen noch weit grösser als nach den russischen Häfen. Wie sich aber die Zufuhren nach den deutschen Häfen vermindern, während diejenigen nach den russischen Häfen eine Zunahme aufweisen, zeigt eine Vergleichung der Holzzufuhren in den Jahren 1890 und 1894, welche wir den Verhandlungen des preussischen Landeseisenbahnrats entnehmen [2]). Danach wurden über ost- und westpreussische Häfen befördert:

1890	1894
1 215 346 Festmeter	1 039 616 Festmeter;

dagegen über russische Häfen:

---

[1]) Danzig 1896, S. 61. Vgl. Königsberg 1889, S. 61; 1897, S. 64—66. Memel 1894, S. 34, 35.

[2]) Vgl. Anlagen zu den Stenogr. Berichten über die Verhandl. des Hauses der Abg. 1898 Bd. I S. 331.

1890	1894
731 012 Festmeter	953 511 Festmeter.

Als Ursachen für die starke Konkurrenz russischer Häfen wurden vor allem die billigen Schiffsfrachten von den russischen Häfen, sowie die billigen Eisenbahntarife nach den russischen Häfen genannt. Besonders wird über die billigen Schiffsfrachten von Odessa nach England Klage geführt. Es sollen im allgemeinen die Frachten auf dem Seewege Danzig—Hull nicht billiger sein als auf der dreimal so langen Strecke von Odessa nach demselben englischen Hafen. Die Erklärung für diese Tatsache scheint darin zu liegen, dass gewisse von Odessa nach ihrer Heimat zurückkehrende englische Dampfer Holz als Rückfracht benutzen und mit den Holzexporteuren Verträge abschliessen, nach denen die Wahl der jedesmal zu verladenden Menge, sowie der Zeitpunkt der Abladung der Dampferlinie überlassen wird [1]). Dafür gewährt sie den Holzexporteuren einen beträchtlichen Frachtnachlass [2]).

Bei der Beurteilung der Klagen über die Begünstigung der russischen Häfen durch die Eisenbahntarifpolitik darf nicht vergessen werden, dass der bei weitem grössere Teil der Zufuhren auf dem Wasserwege nach den Häfen gelangt und dass die Beförderung auf der Bahn für einen grossen Teil der Sendungen wegen der höheren Kosten überhaupt nicht in Betracht kommt. Nur die wertvolleren Hölzer, namentlich eichene Hölzer, sowie diejenigen, deren Gewinnungsstätten von den Binnenwasserstrassen entfernt liegen, werden auf der Eisenbahn befördert. Das Mengenverhältnis zwischen den Zufuhren auf der Wasserstrasse und denen auf der Eisenbahn in den

---

[1]) Auszug aus den Berichten der Königlichen Eisenbahndirektion in Danzig vom 29. Oktober 1897, abgedruckt in den Anlagen zu den Stenogr. Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten 1898 Bd. I S. 338/339.

[2]) Als Frachtendurchschnitt in den Jahren 1896/97 wurden für die Strecke Odessa-Hull am offenen Markt 10—11 Mark pro Tonne angegeben. Die Frachtkonzession bei Verladung auf Abruf wird auf 3—4 Mark pro Tonne geschätzt. Dagegen wurden nach dem Danziger Handelskammerbericht an Seefrachten für Eichenholz von Danzig nach Hull 1896/97 8—9 Mark pro Tonne bezahlt.

drei östlichen preussischen Häfen geht aus folgenden Zahlen hervor [1]). Die Holzzufuhren auf dem Wasserwege betrugen:

	1893 Festmeter	1894 Festmeter	1895 Festmeter
in Danzig-Neufahrwasser .	489 498	411 295	347 047
in Königsberg-Pillau . .	219 708	143 079	150 613
in Memel	394 095	365 513	439 096
Summe . . .	1103 301	919 887	936 746

Viel geringer war der Umfang der Zufuhren auf dem Bahnwege, welche fast ausschliesslich aus den waldreichen Gebieten Wolhyniens und Podoliens stammten. Es wurden auf den Eisenbahnen zugeführt:

	1893 Festmeter	1894 Festmeter	1895 Festmeter
in Danzig . .	24 605	13 598	16 757
in Königsberg .	1 748	740	1 932
in Memel . . .	8 193	8 601	10 642
Summe . .	34 546	22 939	29 331

Die wichtigste Tarifänderung, welche in dem von uns betrachteten Zeitraum den russischen Seehäfen vor den deutschen Ostseestädten einen Vorsprung zu geben drohte, war die im August 1896 erfolgte Einführung eines neuen Holztarifs mit stark ermässigten, staffelförmig gebildeten Sätzen für den inneren russischen Eisenbahnverkehr [2]). Im Interesse der ostdeutschen Holzhändler lag nun offenbar die Durchführung der Staffeltarife auch im Verkehr mit den ostdeutschen Häfen. Jedoch erreichten die Holzhändler die Verwirklichung ihres dahingehenden Wunsches erst am 1. März 1899, nachdem also der Tarif schon nahezu drei Jahre in Russland Geltung gehabt hatte [3]).

---

[1]) Vgl. Anlagen zu den Stenogr. Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten 1898 Bd. I.

[2]) Der Tarif ist mitgeteilt in den Anlagen zu den Stenogr. Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten 1898 Bd. I S. 332/333.

[3]) Die Sätze des Tarifs, welche für Holz und Holzbaumaterialien von Russland nach den ostpreussischen Seehäfen gelten, sind 2,2 Pf. per Tonnenkilometer plus 1,8 Pf. Abfertigungsgebühr für je 100 kg, während die regelmässigen Einheitssätze 3,0 Pf. per Tonnenkilometer plus 6 Pf.

Der Grund der Verzögerung seiner Ausdehnung auf den deutschen Verkehr waren langwierige Verhandlungen mit den ostdeutschen Forstinteressenten, welche einer Verbilligung des russisch-deutschen Holzverkehrs Widerstand entgegensetzten, weil sie von einer derartigen Massregel eine Erschwerung des Wettbewerbs deutscher Hölzer im Auslande, sowie ein Einströmen russischer Hölzer nach Deutschland fürchteten [1]). Demgegenüber wurde vom Standpunkt der Holzhändler geltend gemacht, dass die von Russland auf der Eisenbahn eingeführten Holzladungen namentlich aus Eichenholz bestehen, welches im Inlande Absatz finde, während das ostdeutsche Eichenholz mehr für den Absatz im Auslande geeignet sei; ferner dass in den Fällen, wo ein Wettbewerb zwischen russischem und deutschem Holz derselben Art stattfinde, der Zoll dem deutschen Holz genügenden Schutz gewähre [2]).

Trotz dieser Versuche, die Befürchtungen der ostdeutschen Forstinteressenten zu entkräften, fand die Durchführung des russischen Staffeltarifs auf den Verkehr mit Memel, Königsberg und Danzig nur unter beschränkenden Bedingungen statt. Im Gegensatz zu den russischen Getreidestaffeltarifen, welche, wie an anderer Stelle erwähnt wurde, seit 1894 prinzipiell auch für das im Inland bleibende Getreide gelten, ist die Gültigkeit der ermässigten Holztarife auf diejenigen Hölzer beschränkt, welche nach dem Ausland weitergeführt werden. Ferner wurden die russischen Stationen innerhalb eines Gürtels von 75 Werst jenseits der Grenze von der Ermässigung ausgeschlossen, wohl um denjenigen Waldbesitzern, welchen bereits durch die Lage ihrer Besitzungen in der Nähe der deutschen Ostseehäfen die Konkurrenz erleichtert war, nicht noch weitere Vorteile zukommen zu lassen. Endlich wurde gleichzeitig zum Ausgleich etwaiger Nachteile, welche der inländischen Forstwirtschaft aus der Einführung der ermässigten Holzfrachtsätze von Russland über ostpreussische Häfen entstehen sollten, ein Ausfuhrtarif für in-

---

Abfertigungsgebühr für je 100 kg betragen. Vgl. Drucks. des Hauses der Abgeordneten 1900 Bd. I S. 175.

[1]) Vgl. die Verhandlungen des Landeseisenbahnrats vom 10. und 11. Dezember 1897.

[2]) Vgl. Danzig 1896, S. 61; 1897, S. 8 und 9.

ländisches Holz eingeführt, der sich auf den Verkehr der Stationen der Provinzen Ost- und Westpreussen östlich der Weichsel nach den ostpreussischen Seehäfen bei der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern bezieht [1]).

Als eine günstige Wirkung der Tarifänderung erwähnt die Königsberger Handelskammer, dass die Zufuhren von Espenholz, welche früher auf dem Wasserwege nach Königsberg versandt wurden, von diesem infolge der Frachtverbilligung verdrängt worden seien und sich dem Eisenbahnwege zugewandt hätten. Dagegen soll die Bedingung, dass die billigen Tarife nur für den Durchgangsverkehr nach dem Auslande gelten, störend gewirkt haben; namentlich sei dies bei dem Verkehr mit Espenholz empfunden worden, für welches Deutschland Hauptverbraucher sei und dessen Fernhaltung umsoweniger gerechtfertigt sei, als Espen besserer Qualität in Deutschland nicht produziert würden, die Einfuhr derselben also auch keine Schädigung der inländischen Holzproduktion bewirken könne [2]).

Neuerdings wurden die Ostseestädte infolge eines seitens der Handelskammer Bromberg bei der Königlichen Eisenbahnverwaltung gestellten Antrages, in welchem die Ausdehnung der in den östlichen Landesteilen geltenden ermässigten Staffeltarife für Hölzer des Spezialtarifs II auf das Gebiet westlich von Berlin gefordert wurde, zu einer Aeusserung über eine derartige Tarifänderung veranlasst [3]). Während die binnendeutschen Holzhändler und die norddeutschen Waldbesitzer, welche ihren Absatzmarkt nach dem Rhein, dem Zentrum des deutschen Holzhandels, erweitern wollen, die Einführung der Holzstaffeltarife befürworten, sind vor allem die süddeutschen Waldbesitzer, welche ihren Absatz nach dem Rhein durch die

---

[1]) Die ermässigten Einheitssätze dieses Ausnahmetarifs betragen für Holz des Spezialtarifs II (besonders also Stamm- und Schnittholz) 2,2 Pf. pro Tonnenkilometer, für Holz des Spezialtarifs III (besonders Schwellen-, Gruben- und Celluloseholz) 1,8 Pf. per Tonnenkilometer, wozu in beiden Fällen eine Abfertigungsgebühr von 6 Pf. für je 100 kg. hinzutritt. Vgl. Drucks. des Hauses der Abgeordneten 1900 Bd. I S. 174.

[2]) Königsberg 1899, S. 61; 1900, S. 81.

[3]) Vgl. Danzig 1898, S. 14 und 15; 1900, S. 50. Memel 1899, S. 4. Königsberg 1899, S. 31.

ostdeutsche Kokurrenz für gefährdet halten, Gegner der Tarife[1]). Auch in den Ostseestädten begegnete der Antrag auf weitere Ausdehnung der Holzstaffeltarife lebhaftem Widerstand. Vor allem wurde von seiten der Memeler Holzhändler geltend gemacht, dass angesichts des wachsenden Holzbedarfs im östlichen Deutschland das Bedürfnis für eine Tarifherabsetzung im Verkehr mit dem Westen nicht anzuerkennen sei. Im übrigen wurden ähnliche Argumente vorgebracht wie diejenigen, welche wir bereits bei der Einführung der Getreidestaffeltarife als Aeusserungen der Getreidehändler kennen lernten. So sprachen auch die Holzhändler die Befürchtung aus, dass der auf dem kombinierten See- und Flussweg nach den deutschen Rheinhäfen stattfindende Verkehr infolge des Staffeltarifs auf die Eisenbahn abgelenkt werde. Auch fürchtete man, dass das russische Holz, durch die billigen Tarife angelockt, sich noch mehr als bisher dem inländischen Verbrauch zuwenden werde, und dass der Transitverkehr nach dem Auslande darunter zu leiden haben werde[2]). Ob diese Argumente haltbar sind oder ob sie sich, wie die bei der Einführung der Getreidestaffeltarife gemachten Prophezeiungen, als Uebertreibungen erweisen würden, lässt sich im voraus nicht entscheiden.

IV

Endlich wollen wir noch auf diejenigen Fragen eingehen, welche für den Holzhandel der Ostseestädte neben den Fragen der Handels- und Verkehrspolitik in erster Linie in Betracht kommen.

Einen verhältnismässig grossen Raum nehmen namentlich in den Handelskammerberichten des Jahres 1892 die Klagen über den befürchteten Verlust des Absatzes von hölzernen Eisenbahnschwellen nach dem Westen ein. Die Zunahme der Verwendung eiserner Schwellen seitens der preussischen Eisenbahn-

---

[1]) Vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften 2. Aufl. Bd. III S. 1181, Artikel „Forstpolitik“ von Endres.

[2]) Danzig 1898, S. 14 und 15.

verwaltung[1]) erschien den Holzhändlern des Ostens gefährlich. Namentlich als 1892 verlautete, dass die preussische Regierung beabsichtige, im Interesse der deutschen Eisenindustrie die Staatseisenbahnverwaltung zur grösseren Verwendung eiserner Schwellen zu veranlassen, erhob sich in den am Schwellenhandel am meisten interessierten Städten: Memel, Königsberg und Danzig, hiergegen eine lebhafte Agitation, welche in Eingaben an die massgebenden Stellen der Regierung sowie in Auslassungen in den Handelskammerberichten ihren Ausdruck fand. Man sprach von einer Aufopferung des Schwellenhandels, um der Eisenindustrie aus ihrer Notlage zu helfen, und von einer Beeinträchtigung deutscher Arbeit und deutschen Kapitals[2]). Ausser durch solche Klagen allgemeiner Art suchten die Interessenten die Bedeutung des Schwellenabsatzes an die preussischen Bahnen dadurch zu zeigen, dass sie auf indirekte Wirkungen des Verlustes dieses Geschäftszweiges hinwiesen, welche von gewissem Interesse sind, weil sie einen Einblick in die Technik des Holzhandels gestatten[3]). So wurde darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Herstellung von Schwellen solche von stärkerer Qualität, wie sie in Deutschland gebraucht werden, und andere von schwächerer Qualität, welche namentlich in Grossbritannien Verwendung finden, erzeugt werden. Da nun für die wertvolleren, stärkeren Schwellen bei den preussischen Staatsbahnen ein regelmässiger Absatz vorhanden sei, könne der Export ins Ausland zu niedrigeren Preisen stattfinden. Der Verlust des Absatzes der wertvolleren Schwellen werde aber die Erzeugung der übrigen Schwellen verteuern und

---

[1]) Siehe Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens S. 1358 und 2404, Artikel „Oberbau“ und „Eiserner Oberbau“. Die ersten Versuche, alle Geleiskonstruktionen ganz in Eisen herzustellen, wurden schon Mitte der vierziger Jahre gemacht. Hierzu veranlasste vor allem der Wunsch, ein dauerhafteres und leichter zu beschaffendes Material an Stelle des rasch vergänglichen Holzes zu setzen und die Absicht, den Absatzmarkt der Eisenindustrie zu erweitern; ferner glaubte man damals noch, sich nach einem anderen Material umsehen zu müssen, weil es zweifelhaft erschien, ob bei dem wachsenden Verkehr der Bedarf an Holzschwellen auf die Dauer preiswert gedeckt werden könne.

[2]) Königsberg 1892, S. 13.

[3]) Danzig 1892, S. 12 und 13.

so den Export ins Ausland beschränken. Ferner wurde geltend gemacht, dass der Rückgang der Schwellenzufuhr eine Verteuerung des Transports von Trägern aus Weichholz bewirken werde und infolgedessen eine Schädigung dieses Zweiges des Holzgeschäfts. Denn die billige Verfrachtung von Weichholz in die Häfen werde nur dadurch ermöglicht, dass dasselbe mit eichenen Schwellen zusammen verflösst werde, deren hohes spezifisches Gewicht eine solche Vereinigung erfordere.

Klagen über ein Nachlassen der Schwellenzufuhr sind seitdem nicht wieder geltend gemacht worden. Die recht ansehnliche Vermehrung in der Danziger Schwellenzufuhr, welche die folgenden Zahlen erkennen lassen, zeigt auch, dass für die Lieferung von hölzernen Schwellen noch keine wesentliche Schädigung eingetreten ist [1]).

Danzigs Schwellenzufuhr auf der Weichsel und Eisenbahn (nach Stückzahl)

Jahr	Kieferne Schwellen	Eichene Plattschwellen	Eichene Doppelschwellen
1889	50 016	250 234	49 127
1890	46 772	451 455	55 402
1891	111 926	212 688	23 726
1892	159 549	488 624	53 049
1893	508 170	823 592	122 204
1894	141 447	436 009	86 808
1895	190 165	344 625	40 855
1896	370 052	318 933	37 322
1897	737 101	317 853	86 386
1898	562 052	525 857	103 320
1899	797 863	419 040	97 918
1900	622 478	193 858	58 694

Unter den häufiger wiederkehrenden Klagen finden sich auch eine Reihe von Aeusserungen über die sich stark fühlbar machende Konkurrenz amerikanischer Hölzer. Die Einfuhr von Holz aus den Vereinigten Staaten nach Deutschland hat, wie die folgenden Zahlen zeigen, stark zugenommen. Sie betrug [2]):

[1]) Vgl. auch Danzig 1896, S. 61; 1897, S. 63; 1900, S. 68.

[2]) Gothein, Der deutsche Aussenhandel S. 558/559.

	1889 Tonnen	1895 Tonnen	1900 Tonnen
Bau- und Nutzholz, roh oder nur in der Querrichtung bearbeitet .	—	16 505	19 832
Bau- und Nutzholz, nach der Längsachse beschlagen	3 066	3 546	8 126
Bau- und Nutzholz, gesägt . . .	28 890	76 612	256 878

Im einzelnen wurde vor allem darauf hingewiesen, dass das Geschäft in kiefernen Deckdielen, einem der wertvollsten Erzeugnisse der ostpreussischen Forsten, von Jahr zu Jahr zurückgehe. Im Danziger Handelskammerberichte von 1897 findet sich die Bemerkung, dass die kaiserlichen wie die Privatwerften amerikanisches oder indisches Holz für ihre Decks nehmen und es der englischen Marine überlassen, deutsches Material zu verarbeiten [1]). Die amerikanische Konkurrenz erschwerte auch den Handel der Ostseestädte auf den ausländischen Märkten. In England wurden kieferne Dielen in einzelnen Fällen durch Teak und Yellow-pine verdrängt [2]). Memeler Händler klagten verschiedentlich darüber, dass der Absatz fichtener Balken in England, Frankreich und Holland durch die Konkurrenz des amerikanischen Pitch-pine erschwert werde [3]).

Bemerkenswert sind endlich noch die Aeusserungen, welche sich auf die Umgestaltung der wirtschaftlichen Grundlagen, unter denen der Holzhandel der östlichen baltischen Häfen aufblühte, beziehen. Diese Städte verdanken ihren lebhaften Zwischenhandel dem Umstande, dass die Erträgnisse der reichen Forsten ihres deutschen sowie ihres russischen Hinterlandes daselbst keine Verwendung finden und daher an die Hafenstädte abgegeben werden können. In letzter Zeit geht in dieser Beziehung eine Aenderung vor sich. Die zahlreichen russischen

---

[1]) Danzig 1897, S. 61.

Vgl. auch Schwarz und v. Halle, Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande Bd. II S. 200, 204/205. Danach wurde von dem Holzbedarf der in diesem Werke berücksichtigten Werften 42,9 % aus dem Auslande bezogen. Allerdings wird besonders betont, dass es sich um Hölzer handele, die das Inland nicht liefern könne.

[2]) Danzig 1892, S. 34; 1895, S. 66.

[3]) Memel 1893, S. 33; 1896, S. 34; 1897, S. 33.

Bahnbauten und die Entwicklung der russischen Industrie verschlingen beträchtliche Mengen von Holz. Die starke Nachfrage am Ort der Erzeugung verbunden mit steigenden Löhnen bewirkt ein Steigen der Holzpreise; als weiterer Grund für diese Preisbewegung wird angegeben, dass auch die Frachten für die Beförderung aus den Wäldern in die Häfen steigen, weil die den Verkehrswegen am nächsten liegenden Forsten schon abgeholzt seien und mehr und mehr die von den Verkehrswegen entfernter liegenden herangezogen werden müssten [1]). Im deutschen Osten entstanden in den letzten Jahren eine Reihe Holz verbrauchender Unternehmungen. Die Berichte der Handelskammern erwähnen Gründungen von Zellstoffabriken in Königsberg und Tilsit, eine Fabrik für Holzbearbeitung in Memel, Möbelfabriken in Königsberg und Danzig, welche sämtlich dem von den Seehäfen betriebenen Zwischenhandel mit Bau- und Nutzholz einen Teil des Holzes entziehen. Wenn auch die jungen Unternehmungen noch mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, da der Platzverkauf durch die Konkurrenz der bisher den Markt allein beherrschenden ausländischen Fabrikanten erschwert wird und auch bei dem Absatz von verarbeiteter Ware nach dem Westen der Wettbewerb der bisher den Markt beherrschenden Lieferanten zu bestehen ist, so scheinen sie doch bereits eine merkbare Wirkung auf den Holzhandel auszuüben. So finden sich z. B. Klagen darüber, dass bedeutende Posten des an den Markt kommenden Celluloseholzes, welches sonst fast ausschliesslich nach dem Rhein zu gehen pflegte, von den Zellstoffabriken in Königsberg und Tilsit verarbeitet worden seien [2]).

Es sind dies bereits Anzeichen dafür, dass die industrielle Entwicklung des deutschen Ostens sowie des russischen Hinterlandes der baltischen Häfen nicht ohne Einfluss auf den Holzhandel der Ostseehäfen sein wird. Jedoch sind die Wirkungen der geschilderten Entwicklung vorläufig noch nicht so stark,

[1]) Vgl. Königsberg 1897, S. 65; 1899, S. 64 und 65. Memel 1898, S. 30 und 31. Danzig 1893, S. 21; 1894, S. 79; 1898, S. 61 und namentlich Danzig 1899, S. 56.

[2]) Königsberg 1897, S. 66; 1898, S. 65. Vgl. auch Königsberg 1899. S. 60.

dass sie sich im Gesamtumfang der Holzausfuhr bemerkbar machten. Soweit über diese Entwicklung von seiten der Holzhändler Klagen laut werden, müssen dieselben als egoistische Interessentenurteile betrachtet werden, da die industrielle Entwicklung unserer östlichen Provinzen für die Gesamtheit einen Fortschritt von grosser Tragweite bedeutet. Wenn dieser Fortschritt nur unter der Aufopferung von bisher blühenden Gewerben vor sich gehen kann, so ist das wohl für die Getroffenen bedauerlich; jedoch handelt es sich um ein wirtschaftliches Opfer, welches der einzelne der Gesamtheit bringen muss.

Drittes Kapitel

Die deutsche Ostseereederei

I

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die Reederei der Ostsee derjenigen der Nordsee weit überlegen. Nach den zuverlässigsten Berechnungen[1]) betrug der Raumgehalt der an der heutigen deutschen Küste heimischen Schiffe nahezu eine Viertelmillion Registertonnen, während die Nordseehäfen nur etwa 100 000 Registertonnen besassen. Bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus blieb die Ostseereederei der Nordseereederei an Umfang nicht unwesentlich überlegen. 1830 entfielen von der Gesamttonnage der deutschen Reederei 64,55 % auf die Ostsee und 35,45 % auf die Nordsee (178 400 Registertonnen gegenüber 98 000 Registertonnen). Noch 1850 kamen auf erstere 58,39 %, auf letztere 41,61 % (311 800 Registertonnen gegenüber 222 200 Registertonnen)[2]). Seitdem gelingt es jedoch der Nordseereederei, die Ostseereederei zu überflügeln. 1860 entfielen von der gesamten deutschen Reederei auf die Ostsee 48,75 %, auf die Nordsee 51,25 % (412 000 Registertonnen gegen 433 478 Registertonnen), 1880 war das Verhältnis 37,52 % zu 62,48 % (433 265 Registertonnen zu 738 260 Re-

---

[1]) Vgl. Peters, Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts, 1899 S. 44 ff. Die alten lokal verschiedenen Messungseinheiten sind dort mit möglichster Genauigkeit auf heutige Registertonnen umgerechnet. — Siehe auch den Aufsatz von E. v. Halle, Die Entwicklung und Bedeutung der deutschen Reederei, in „Handels- und Machtpolitik", herausgeg. von Schmoller, Sering und Wagner Bd. II S. 129 ff.

[2]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches 1901, I. S. 115.

gistertonnen), 1900 gehörten dagegen nur noch 13,4 % der Ostsee, hingegen 86,6 % der Nordsee an (335302 Bruttoregistertonnen gegenüber 2160087 Bruttoregistertonnen).

Wie erklären sich nun die Veränderungen in der Entwicklung zwischen Nord- und Ostseereederei? Während die Ostseehäfen nur mit Mühe den Verkehr ihres Hinterlandes mit den Ostseeländern und mit den westlichen europäischen Ländern aufrecht erhalten können, haben die Nordseehäfen durch das Aufblühen des transatlantischen Verkehrs, der vor allem der Entwicklung der Dampfschiffahrt zu danken ist[1]), die allergrössten Fortschritte gemacht. An dem Aufschwung, den das deutsche Reedereigewerbe durch den Verkehr mit aussereuropäischen Ländern genommen hat, hatte die Ostseereederei nur einen ganz geringen Anteil. Der Hauptgrund dieses Zurückbleibens ist die ungünstige Lage der Ostsee zu den Bahnen des Verkehrs, an denen sich heute der grössere Teil des internationalen Handels vollzieht.

Dazu kommt, dass auch die Grundlagen des bisherigen Verkehrs der Ostseehäfen im Laufe dieses Jahrhunderts eine Erschütterung erfuhren. Je mehr mit der steigenden Bevölkerung Deutschland seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse im Inlande verbrauchte, desto mehr verloren die Ostseehäfen, welche das deutsche Getreide ins Ausland, namentlich nach England, exportierten, an Bedeutung. Die deutschen Ostseestädte verloren den Export deutschen Getreides ins Ausland nahezu gänzlich, als 1879 in Deutschland Getreidezölle eingeführt wurden. Die 1894 erfolgte Aufhebung des Identitätsnachweises, die die Ausfuhr einheimischen Getreides ins Ausland wiederum ermöglichte, war nicht im stande, die Ausfuhrmengen wieder annähernd auf die frühere Höhe zu bringen. Wie der Getreideexport, so hat auch der Holzexport an Bedeutung verloren.

Neben diesen Hauptursachen, welche den relativen Rückgang der Ostseereederei und den Aufschwung der Nordseereederei veranlassten, sind die übrigen Momente, welche zeit-

---

[1]) Noch 1784 betrug die Zahl der in Hamburg aus Amerika angekommenen Schiffe 6, 1799 waren es 101. Vgl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. 97 S. 13.

weilig zu dieser Gestaltung des Verkehrs beitrugen, von geringerer Bedeutung. Zu diesen weiteren Ursachen werden gezählt[1]): der Sundzoll, der bis 1857 schwer auf dem Handel der Ostseestädte lastete; die Vorteile, welche Bremen und Hamburg aus ihrer Stellung ausserhalb des Zollvereins ziehen konnten; die geringere Höhe der Durchfuhrzölle, welche der Zollverein an der Landgrenze erhob, gegenüber denjenigen, welche an der Seegrenze erhoben wurden; die höheren Assekuranzprämien für die nach der Ostsee gehenden Schiffe infolge der damit verbundenen grösseren Gefahren; von den sonstigen Ursachen seien nur noch die Eisenzölle erwähnt, welche den Eisenkonsum des Ostens beschränkten und verteuerten.

Wenn sich nun auch infolge der geographischen Lage der Ostsee und infolge des Verlustes wichtiger Handelsartikel die Reederei der Ostsee im Vergleich mit der beständig emporblühenden Nordseereederei ungünstig entwickelte, so darf anderseits nicht vergessen werden, dass die geographische Lage der Ostsee auch unter den veränderten Verhältnissen nicht jeden Aufschwung des Verkehrs ausschliesst. Es wäre zu erwarten, dass das zum Hinterland der baltischen Häfen gehörende, schnell aufwachsende Berlin, das industriereiche Schlesien mit seinen steigenden Bedürfnissen an Einfuhrgütern und seinem wachsenden Export ein entsprechendes Wachstum der Ostseestädte nach sich zögen. Wenn sich eine entsprechende Entwicklung der baltischen Häfen nur teilweise vollzieht, so liegt das vor allem daran, dass ein grosser Teil des Verkehrs ihres Hinterlandes auf die Nordseehäfen abgelenkt wird. Die Klagen hierüber kehren in den Handelskammerberichten der Ostseestädte regelmässig wieder. Lübeck litt bis zur Fertigstellung des Elbe-Travekanals sehr schwer unter der Konkurrenz Hamburgs. Namentlich wurde aber dieselbe in Stettin fühlbar. Je mehr Hamburg durch Schaffung guter und billiger Verkehrsmittel dem Hinterlande der Ostseestädte nahe gerückt wird, in desto höherem Grade macht sich namentlich für Stettin der Wettbewerb der mächtigen Rivalin fühlbar. Charakteristisch

---

[1]) Vgl. Peters S. 7 ff. Dullo, Seehandel der grössten deutschen Ostseeplätze 1888 S. 52.

hierfür ist die Klage eines Stettiner Reeders aus dem Jahre 1894 über den Rückgang des Frachtverkehrs auf der Linie Stettin-Antwerpen-Rotterdam[1]), den er teils den Wirkungen des Oder-Spree-Kanals, teils billigen Eisenbahnfrachten zuschreibt. Danach sei es Hamburg gelungen, die von Westfalen und Lothringen sonst über Stettin gehenden Trägersendungen nach Schlesien an sich zu ziehen. Nicht minder habe sich die Benachteiligung Stettins durch den Oder-Spreekanal bei der Ausfuhr einer Reihe schlesischer Artikel gezeigt, wie Zucker, Oel, Mehl, Zink, welche von der Wasserstrasse über Stettin auf den Weg über Hamburg abgelenkt seien.

Selbst im Verkehr zwischen den Ostseeländern und dem eigentlichen Hinterland der Ostseehäfen macht sich der Wettbewerb Hamburgs geltend. Derselbe wurde noch drückender durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, welcher eine bessere Verbindung zwischen den Ostseeländern und Hamburg herstellte. Auf diese Schädigung der Stettiner Reederei bezieht sich eine Aeusserung in dem Bericht einer Stettiner Reedereiunternehmung aus dem Jahre 1897, welche darüber klagt, dass nach Berlin bestimmte Getreidetransporte aus St. Petersburg, die früher sicherlich ihren Weg über Stettin genommen haben würden, infolge des Kaiser Wilhelm-Kanals über Hamburg zur Verladung gekommen seien[2]). Weiteres Material, welches die Erfolge Hamburgs in seinem Wettbewerb mit Stettin kennzeichnet und namentlich die bemerkenswerte Tatsache, dass der Getreideverkehr zwischen den Ostseeländern und Berlin in steigendem Masse über Hamburg stattfindet, erkennen lässt, bieten die Untersuchungen, welche von amtlicher Seite in der Denkschrift über die Herstellung eines Grosschiffahrtsweges Berlin-Stettin im Jahre 1901 angestellt wurden[3]).

Wir wollen aus derselben die folgenden Zahlen hier anführen[4]):

---

[1]) Stettin 1894, S. 18.

[2]) Stettin 1897, S. 31.

[3]) Vgl. Anlagen zu den Verhandlungen des preuss. Hauses der Abgeordneten 1901 S. 712 ff.

[4]) Ebenda S. 723.

a) Einfuhr von Petroleum nach Breslau:

	1894 Tonnen	1897 Tonnen
über Stettin . . .	33 300	20 800
über Hamburg . . .	2 400	22 600

b) Ausfuhr von Zucker und Melasse aus Breslau:

	1891 Tonnen	1894 Tonnen	1897 Tonnen
über Stettin . . .	44 600	36 300	28 400
über Hamburg . .	24 700	43 200	58 700

c) Einfuhr von Getreide aus den Ostseehäfen nach Berlin:

	1894 Tonnen	1895 Tonnen
über Stettin . .	139 700 (87,3 %)	107 900 (81,9 %)
über Hamburg . .	21 300 (12,7 %)	23 900 (18,1 %)

	1896 Tonnen	1897 Tonnen
über Stettin . .	185 600 (59,5 %)	115 500 (47,6 %)
über Hamburg . .	126 600 (40,5 %)	127 000 (52,4 %)

Die Ostseehäfen sind also infolge ihrer Lage zu den Bahnen des Weltverkehrs gegenüber den Häfen der Nordsee benachteiligt. Aber nicht einmal derjenige Verkehr, welcher ihnen durch ihre Lage zufallen müsste, wird von ihnen bewältigt. Sie sind nicht im stande, für ihr Hinterland allein die Vermittler von Ein- und Ausfuhr zu sein. Diese Tatsache zeigt, dass einem Hafen nicht ohne weiteres infolge seiner geographischen Lage das Monopol für die Bewältigung des Seeverkehrs seines Hinterlandes gesichert ist. Ein reiches Hinterland ist eine wichtige Voraussetzung für das Emporblühen einer Hafenstadt, aber nicht die allein ausschlaggebende Bedingung, da daneben sowohl die technischen Einrichtungen des Hafens, sowie seine Verbindungen zum Hinterland den Umfang seines Verkehrs beeinflussen. Bei Häfen, die mit modernsten technischen Einrichtungen versehen sind, zeigt sich die Tendenz, die Ein- und Ausfuhr auch entfernter Verkehrsbezirke anzuziehen, selbst wenn diesen nähergelegene Häfen, die sich jedoch minder guter

technischer Einrichtungen erfreuen, vorhanden sind. Ein gänzlich modern ausgestatteter Industriebetrieb, der sich auch ausgezeichneter Absatzwege erfreut, kann trotz entfernterer Lage vom Konsumtionsgebiet einem diesen Gebiet viel näher gelegenen gewerblichen Betrieb, der jedoch noch mit veralteter Technik arbeitet und vielleicht ausserdem keine günstigen Absatzwege zum Markt besitzt, mit Erfolg Konkurrenz machen. Hiermit vergleichbar ist die Art, wie sich heute der Wettbewerb zwischen Nord- und Ostseehäfen vollzieht. Infolge des wachsenden Verkehrs haben sich die Nordseehäfen technische Einrichtungen geschaffen, welche grosse Beschleunigung und Verbilligung des stets anwachsenden Verkehrs ermöglichen. In den Ostseestädten dagegen, wo der nur langsam sich entwickelnde Verkehr nicht nach rascher Nutzbarmachung der modernen Technik drängte, schritt man nur langsam zur Erweiterung der Hafenanlagen, zum Ausbau der Wasserstrassen. Als Folge zeigte sich, dass die Nordseehäfen auch einen Teil desjenigen Verkehrs, welcher früher durch die Ostseehäfen vermittelt wurde, an sich ziehen konnten.

Die erste Vorbedingung, welche für die Ostseehäfen erfüllt werden muss, wenn sie dem Wettbewerb der Nordseehäfen widerstehen wollen, ist die Vervollkommnung der Verbindungen mit dem Hinterland. Neben den Eisenbahnen ist der Ausbau der Binnenwasserstrassen von grösster Wichtigkeit. Es ist ein Irrtum, zu glauben, dass das Vorhandensein von Eisenbahnen die Schaffung leistungsfähiger Binnenwasserstrassen für die Ostseehäfen unnötig mache. Die Bedeutung, welche dem Transport zu Wasser gerade für die modernen Häfen zukommt, geht daraus hervor, dass in denjenigen deutschen Häfen, welche durch zeitgemässe Wasserstrassen mit ihrem Hinterlande verbunden sind, nahezu die Hälfte des Verkehrs oder sogar darüber sich auf dem Wasserwege vollzieht. Recht lehrreich ist in dieser Beziehung die folgende Tabelle, die für 1895/96 zeigt, welcher Teil des Verkehrs der einzelnen Häfen die Eisenbahnen, welcher Teil die Wasserstrassen benutzte [1]):

---

[1]) Lafitte, Étude sur la navigation intérieure en Allemagne S. 199.

Städte	Von der Gesamteinfuhr wurden auf der Wasserstrasse weiter befördert:		Von der Gesamtausfuhr kamen auf der Wasserstrasse an:	
	% nach dem Gewicht	% nach dem Wert	% nach dem Gewicht	% nach dem Wert
Memel . . .	45.1	16.4	86.6	82.3
Königsberg-Pillau . .	13.1	2.7	26.7	12.5
Danzig . . .	34.3	31.5	50.3	39.3
Stettin . . .	43.6	27.0	48.9	30.7
Hamburg . .	40.5	40.8	66.7	42.3
Bremen . .	13.4	5.0	21.4	6.1

Von Interesse ist auch die Vergleichung der Verkehrsentwicklung in einem Hafen, welcher durch ein vollkommenes Wasserstrassennetz mit seinem Hinterland verbunden ist, und einem anderen, wo eine weitverzweigte Wasserverbindung fehlt. Während in Königsberg, wo die Wasserverbindung mit dem Hinterlande nur eine sehr mangelhafte ist, die Verkehrszunahme von 1880—1893 fast ausschliesslich auf die Eisenbahnen entfiel, vollzog sich im Hamburger Hafen, dem durch ausgezeichnete Wasserstrassen ein weites Hinterland erschlossen ist, die Verkehrszunahme innerhalb derselben Periode ganz vorwiegend auf dem Wasserwege. Die folgenden Zahlen mögen dies veranschaulichen[1]):

	Gesamt-Verkehr	Anteil des Wasserstrassenverkehrs		Anteil des Eisenbahnverkehrs	
	Tonnen	Tonnen	%	Tonnen	%
Königsberg					
1880	788 166	246 765	33.6	523 401	66.4
1893	1 161 800	248 750	21.3	913 350	78.7
	+ 373 634	— 16 015	— 12.3	+ 390 949	+12.3

[1]) Lafitte a. a. O. S. 190.

	Gesamt-Verkehr	Anteil des Wasserstrassenverkehrs		Anteil des Eisenbahnverkehrs	
	Tonnen	Tonnen	%	Tonnen	%
Hamburg					
1880	3 531 327	1 576 529	44.6	1 954 798	55.4
1893	6 109 961	3 409 723	56.0	2 700 728	44.0
	+2 578 634	+1 833 194	+ 12.6	+ 745 930	— 9.4

Somit ist die Entscheidung über die jetzt geplanten Kanalbauten für die Ostseestädte von allergrösster Bedeutung. Namentlich würde Stettin von der Verwirklichung des Grosschiffahrtsweges nach Berlin, sowie von der Verbesserung der Oder bis nach Schlesien, Königsberg von dem masurischen Kanal eine beträchtliche Hebung des Verkehrs zu erwarten haben. Erwähnt sei, dass die Ostseestädte allerdings den Mittellandkanal in mancher Beziehung als eine Schädigung ihrer Interessen betrachten. Sie befürchten, dass derselbe eine weitere Stärkung der Nordseehäfen bewirken werde, indem der durch die Entwicklung der Leichterschiffahrt stark geförderte Umschlagsverkehr von dem Weg über die Häfen auf die Binnenwasserstrassen abgelenkt werde. Derartige Befürchtungen werden z. B. in Danzig geäussert bezüglich der Zuckertransporte, welche von Bromberg über Danzig nach dem Westen stattfinden[1]). Jedoch wird die politische Bedeutung der Bewilligung des Mittellandkanals insofern anerkannt, als man darin den Beginn einer dem Kanalbau günstigen Politik erblickt.

Nächst den Wasserstrassen brauchen die Häfen als weitere Grundlage ihrer Fortentwicklung eine Reihe technischer Anlagen. Hierzu gehören vor allem geeignete Lösch- und Ladevorrichtungen; weiter ist die Vertiefung und Verbreiterung des Fahrwassers von grösster Wichtigkeit; auch die Einrichtung von Freibezirken kann unter diese Kategorie von Förderungsmitteln der Schiffahrt gerechnet werden. Es ist anzuerkennen,

[1]) Vgl. Denkschrift betreffend Ausbau einer Wasserstrasse zwischen Oder und Weichsel, in Anlagen zu den Stenogr. Berichten des preuss. Hauses der Abgeordneten 19. Leg.-Per. III. Sess. Bd. II S. 755.

dass die Ostseehäfen wenigstens in dieser Richtung in letzter Zeit tatkräftig dem Beispiel der Nordseehäfen folgen.

Die Ostseestädte stehen den Nordseestädten nicht nur durch den Umfang ihres Verkehrs sondern auch durch die Qualität ihrer Schiffe bedeutend nach. In der Ostsee sind die Schiffe durchschnittlich kleiner als in der Nordsee. Teilweise erklärt sich dies daraus, dass die Schiffe vielfach dem Naheverkehr zwischen kleineren Häfen, zwischen denen kein beträchtlicher Güterverkehr stattfindet, dienen. Allerdings scheint es auch an Unternehmungslust zu fehlen, grössere Schiffe in den Verkehr zu stellen; diese Vermutung erscheint um so mehr berechtigt, als grössere ausländische Schiffe in den Ostseehäfen häufig Ladung finden.

Am 1. Januar 1900 besassen einen Bruttoraumgehalt von 1000 Tonnen und darüber [1]):

	nach der Zahl	nach dem Bruttoraumgehalt
von den im Ostseegebiet gezählten Schiffen	12,74 %	47,73 %
von den Schiffen des Nordseegebiets	23,19 %	85,10 %

Auch die Erneuerung des Schiffmaterials findet in der Ostsee langsamer statt als in der Nordsee, eine Erscheinung, die wohl einmal damit zusammenhängt, dass für kleinere Reisen ältere Schiffe in grösserer Zahl Beschäftigung finden können, ferner, dass die Reedereien in der Ostsee vielfach als Kleinbetrieb von minder kapitalkräftigen Unternehmern betrieben werden, während die grossen Reedereiunternehmungen der Nordseehäfen ihren Schiffsbestand häufig erneuern und die älteren Schiffe verkaufen.

Von sämtlichen Schiffen des Ostseegebiets waren nach dem Bestand am 1. Januar 1900 28,1 % nach der Zahl, 38,5 % nach ihrem Bruttoraumgehalt unter 10 Jahre alt. Dagegen waren von sämtlichen Schiffen des Nordseegebiets 41,93 % im Laufe der letzten 10 Jahre erbaut; dieser Teil entsprach 62,39 % des Bruttoraumgehaltes [2]).

---

[1]) Statistik des Deutschen Reiches N. F. Bd. 130 I. S. 16.

[2]) Vgl. Statistik des Deutschen Reiches N. F. Bd. 130 I. S. 28; Vierteljahrshefte 1901 I. S. 121; ferner Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1901 S. 268.

Bestand der Seeschiffe im Nord- und Ostseegebiet[1])

In den Jahren	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Registertonnen netto	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Registertonnen netto
	1. Ostseegebiet			
1890	886	191 441	355	137 908
1891	859	185 659	378	149 130
1892	805	172 151	387	154 605
1893	756	160 577	392	156 658
1894	692	139 844	388	158 000
1895	626	118 539	390	158 992
1896	548	94 688	381	144 346
1897	506	76 371	389	142 818
1898	467	58 651	404	157 427
1899	426	47 945	427	170 857
1900	397	38 389	440	180 029
	2. Nordseegebiet			
1890	1817	496 973	460	480 003
1891	1816	507 756	518	574 522
1892	1788	509 282	554	610 106
1893	1878	539 640	594	629 739
1894	1901	530 517	628	665 702
1895	1869	512 967	653	734 054
1896	1840	496 348	687	735 593
1897	1890	486 505	737	747 142
1898	1879	484 740	767	812 373
1899	1892	508 260	796	867 534
1900	1891	498 010	853	970 130

[1]) Statistik des Deutschen Reichs N. F. Bd. 130 I. S. 35.

Bemerkt sei auch, dass 1899 von je 100 verkehrenden Schiffen in der Ostsee 40.1, in der Nordsee 51.0 Segelschiffe waren; von je 100 Registertonnen der verkehrenden Schiffe kamen auf Segelschiffe in der Ostsee 14.2, in der Nordsee 16.0. Vgl. Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1901 II S. 47.

Irrig ist jedoch die Annahme, dass die Rückständigkeit der Ostseeschiffahrt auf dem Ueberwiegen der Segelschiffahrt beruhe. Gerade in der Nordsee sind die Segelschiffe häufiger im Verhältnis zu den dort heimischen Dampfschiffen. Auch zeigt sich in der Ostsee eine regelmässige Abnahme des Seglerbestandes, während in der Nordsee der Bestand an Segelschiffen sich im wesentlichen auf der gleichen Höhe erhält.

(Tabelle siehe S. 83.)

Allerdings kommt es auch auf die Beschaffenheit der Segelschiffe an. Bei den Seglern der Nordsee handelt es sich vielfach um eiserne und stählerne Schiffe modernster Art, die sich für den Transport von Massengütern vortrefflich eignen und namentlich in den Zeiten hoher Kohlenpreise den Dampfern erfolgreich Konkurrenz machen können. Das Vorhandensein vieler Segelschiffe ist nur dann ein Symptom der Rückständigkeit, wenn es sich um alte Schiffe handelt, wie sie tatsächlich in der Ostsee noch vielfach vorkommen.

Endlich ist zwischen Nord- und Ostsee ein Unterschied hinsichtlich der Beteiligung fremder Schiffe am Seeverkehr zu konstatieren. Die Zahl der fremden Schiffe, welche am Verkehr der deutschen Ostseehäfen teilnehmen, ist grösser als in der Nordsee. Dies zeigt sich sowohl im Gesamtverkehr als auch im Küstenverkehr, der jedoch in weit höherem Grade von Fahrzeugen deutscher Flagge bewältigt wird. Bei der Küstenschiffahrt ist die fremde Flagge am stärksten im Verkehr zwischen Nord- und Ostseehäfen vertreten; aber auch hier ist die Beteiligung keine sehr grosse. Im Laufe der letzten Jahre werden übrigens infolge des Anwachsens der deutschen Reederei die fremden Schiffe in unseren Häfen seltener. Dass für die deutsche Reederei noch Spielraum für eine Vergrösserung vorhanden ist, geht daraus hervor, dass seitens deutscher Verlader vielfach ein Mangel an Frachtdampfern deutscher Flagge beklagt wird; diese Klage bezieht sich namentlich auf Dampfer für die freie Fahrt, während an regelmässigen Dampferverbindungen einheimischer Flagge kein Mangel vorhanden sei[1]). Daneben finden sich aber auch Klagen über rückständige Be-

[1]) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1898 II. S. 37.

schaffenheit deutscher Schiffe; so wird als häufiger Grund für die Bevorzugung holländischer Schiffe angegeben, dass dieselben durch grössere Tragfähigkeit bei geringerem Tiefgang und durch bessere Segelfähigkeit bei einfacherer Takelung den deutschen Fahrzeugen überlegen seien[1]).

Die folgenden Verhältniszahlen sollen das oben Dargelegte veranschaulichen:

Der Anteil der fremden Flagge am Verkehr der deutschen Häfen betrug (in Prozenten)[2]):

Jahr	Ostseestädte		Nordseestädte	
	nach der Zahl	nach dem Raumgehalt	nach der Zahl	nach dem Raumgehalt
1895	39,9	52,5	18,0	45,1
1899	33,2	47,8	16,8	40,4

Im Küstenverkehr betrug die Beteiligung der fremden Flagge:

Jahr	Ostseestädte untereinander		Nordseestädte untereinander		Nord-Ostsee-verkehr	
	nach d. Zahl	nach dem Raumgehalt	nach d. Zahl	nach dem Raumgehalt	nach d. Zahl	nach dem Raumgehalt
1895	9,6	13,8	1,9	6,6	17,9	24,1
1899	6,1	8,1	3,6	7,5	10,6	11,9

II

Im Gegensatz zu anderen Ländern, wie Frankreich und den Vereinigten Staaten, überlässt Deutschland heute mit wenigen Ausnahmen die Reederei ihrer freien Entwicklung, ohne dieselbe durch besondere Massnahmen der Schiffahrtspolitik zu beeinflussen. Beziehungen zwischen Handelspolitik und Ostsee-

[1]) Handelskammerbericht Hamburg 1895.

[2]) Vierteljahrshefte zur Stat. des Deutschen Reichs 1901 II. S. 47 ff.

reederei bestehen demnach nur insofern, als der allgemeine Gang der Handelspolitik Rückwirkungen auf den Seeverkehr der Ostseestädte ausübt. Derartige Rückwirkungen machten sich in der Periode seit 1890 besonders als Folge der zollpolitischen Differenzen mit Russland geltend.

Anfang der 90er Jahre herrschte infolge der den Bedarf übersteigenden Bautätigkeit der Werften eine Depression auf dem Frachtenmarkte, welche sich auch in der Ostsee fühlbar machte. Als nun im Jahre 1892 die durch Caprivi abgeschlossenen Handelsverträge in Kraft traten, während Russland gegenüber der autonome Zolltarif beibehalten wurde, war anzunehmen, dass die Ostseereederei noch weitere Schädigungen erfahren werde, entsprechend der hervorragenden Bedeutung, welche der Verkehr mit Russland für die Ostseehäfen besitzt. Jedoch zeigt sich der erwartete Rückgang nicht in dem Masse, als man gefürchtet hatte, obgleich noch ausserdem die im Jahre 1892 in Hamburg ausgebrochene Cholera infolge der zu ihrer Abwehr ergriffenen Massnahmen den Verkehr lähmte. Zahl und Gesamtgehalt der in den wichtigsten Ostseehäfen mit Ladung eingetroffenen Schiffe betrugen nämlich nach den Statistischen Jahrbüchern für das Reich:

Jahr	Memel		Königsberg		Neufahrwasser (Danzig)	
	Zahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Zahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Zahl	Brutto-Reg.-Tonnen
1889	464	118 072	1342	309 015	1379	420 919
1890	494	124 076	1174	304 993	1430	431 495
1891	461	110 373	1096	326 670	1432	490 731
1892	455	116 519	1141	316 000	1320	494 214
1893	466	126 908	1235	345 552	1374	504 817

Jahr	Stettin		Lübeck	
	Zahl	Br.-Reg.-Tonnen	Zahl	Br.-Reg.-Tonnen
1889	3566	1 175 962	2534	519 518
1890	3939	1 264 388	2323	486 104
1891	3763	1 250 133	2450	530 171
1892	3659	1 206 370	2344	504 279
1893	3821	1 353 665	2242	465 659

Die verhältnismässig günstige Gestaltung des Seeverkehrs der Jahre 1892/93 in den östlichen baltischen Häfen trotz der handelspolitischen Differenzen mit Russland mag ihre Ursache darin haben, dass der Transithandel, der vom Auslande über die deutschen Ostseehäfen nach Russland geht, ungeachtet der deutsch-russischen Zolldifferenzen stattfinden konnte; dieser wurde sogar noch dadurch gesteigert, dass mit dem Eintritt der russischen Zollsperre auf Waren deutscher Herkunft Russland seinen Bedarf an sonst aus Deutschland bezogenen Waren vielfach aus anderen Ländern, namentlich aus England, deckte, und dass die Beförderung derselben den deutschen Häfen zufiel, während die Verladung der verdrängten deutschen Industrieprodukte nach Russland auf dem Bahnwege erfolgte. Auch der umfangreiche Export nach Russland, welcher in der Zeit zwischen der Bekanntgabe und dem Inkrafttreten des russischen Maximaltarifs stattfand, bot den deutschen Häfen für den späteren Verkehrsausfall einen Ersatz[1]). Jedoch genügten diese Ersatztransporte nicht, um den Verkehr zwischen den Ostseehäfen und Russland in gleicher Höhe wie in den Vorjahren aufrecht zu erhalten. Dies zeigt für die östlichen baltischen Häfen die Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen[2]). Danach betrug der Eisenbahnverkehr in den ost- und westpreussischen Häfen 1890—1893:

Verkehr der ost- und westpreussischen Häfen
(in Tonnen)

	1890		1891	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Inland . . .	412 155	698 982	477 137	683 305
Russland. . .	27 697	419 199	14 720	490 939
Polen	46 438	41 304	35 284	89 365
Insgesamt . .	505 400	1 165 803	547 097	1 282 351

[1]) Vgl. Danzig 1893 S. 37.

[2]) Der direkte Seeverkehr zwischen den östlichen baltischen und russischen Häfen kann nicht als Masstab für die Verkehrsentwicklung

	1892		1893	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Inland . .	478 787	694 854	493 742	747 677
Russland. . .	15 912	276 181	15 746	357 038
Polen	43 906	41 038	55 093	46 268
Insgesamt . .	555 092	1 018 231	583 928	1 154 458

Der Verkehr Stettins und Lübecks mit den russischen Seehäfen vollzieht sich zum grossen Teil auf dem Seewege. Wenn auch dieser Seeverkehr bei weitem nicht den gesamten Verkehr der westlichen Ostseehäfen mit Russland darstellt, so ist doch sein Rückgang für die Schädigungen, welche der Zollkrieg den deutschen Häfen zufügte, bezeichnend. Von den 1890—1893 in Stettin und Lübeck angekommenen beladenen Schiffen kamen aus Nordrussland:

Jahr	Stettin		Lübeck	
	Zahl	Raumgehalt cbm	Zahl	Raumgehalt cbm
1890	247	309 423	495	462 385
1891	265	353 276	562	523 289
1892	125	171 861	480	470 775
1893	113	141 643	340	328 785

Besondere finanzielle Nachteile wurden den deutschen Reedereien durch die am 2. August 1893 seitens Russlands erfolgte Erhöhung der Kronslastengelder zugefügt; es sind dies Abgaben, welche in den baltischen Häfen Russlands von fremden

herangezogen werden, da derselbe kaum eine Rolle spielt. So betrug z. B. im Jahre 1898 die Zahl der mit Ladung ein- und ausgegangenen Schiffe in Königsberg-Pillau 3366 mit einem Raumgehalt von 2 349 445 cbm. Von diesen entfielen nur 51 mit einem Raumgehalt von 58 554 cbm auf den Verkehr mit russischen Häfen. Von ähnlich geringem Umfang ist der Seeverkehr Danzigs mit russischen Häfen.

Schiffen in der Höhe von 10 Kopeken für je 2 Nettoregistertonnen erhoben werden; regelmässig verkehrende Schiffe brauchen dieselben nur einmal im Jahre, bei der erstmaligen Ankunft im Hafen, zu entrichten. Aus Anlass des Zollkrieges wurden die Kronslastengelder für deutsche Schiffe auf 2 Rubel für je 2 Registertonnen netto erhöht; die für Tourschiffe bestehende Vergünstigung wurde aufgehoben. Diese Massregel war für die Reedereien um so drückender, als sie sogleich nach ihrer Verkündigung Anwendung fand; dadurch war es für diejenigen deutschen Schiffe, welche vertragsmässig Sendungen nach Russland zu transportieren hatten, nicht mehr möglich, ihre Verpflichtungen vor der Erhöhung der Lastengelder zu erfüllen. Im übrigen wurden die Reeder zur Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs mit Russland durch die Befürchtung veranlasst, dass bei einer Unterbrechung des regelmässigen Verkehrs dieser auf ausländische konkurrierende Linien übergehen werde. Die Schädigung der östlichen baltischen Häfen war aus dem Grunde geringer, weil ihr Verkehr mit Russland vorwiegend über die trockene Grenze stattfindet; aber seitens der Stettiner Dampfschiffahrtsreeder wurde z. B. vom 2. August bis zum Schiffahrtsschluss ein Mehrbetrag von 87 900 Mark an Hafenabgaben entrichtet[1]). Erst der Handelsvertrag mit Russland vom Jahre 1894 führte wieder den ehemaligen Zustand herbei. Der Abschluss des Vertrages fand noch gerade zur rechten Zeit statt, um den Verlust wichtiger deutsch-russischer Linien an andere Länder zu verhindern.

Die Entwicklung des Seeverkehrs in den Ostseehäfen seit

---

[1]) Die in den Kreisen der Schiffsreeder gehegte Erwartung, dass nach Abschluss des Handelsvertrages mit Russland eine Schadloshaltung der durch die Erhöhung der Kronlastengelder getroffenen Reeder stattfinden werde, erfüllte sich nicht. Die Nichtberücksichtigung des Antrages wurde von der Reichstagskommission damit begründet, dass eine Abgabe, die ein fremder Staat von einem deutschen Untertan erhoben habe, aus Mitteln des Reichs nicht ersetzt werden könne. Denn abgesehen davon, dass diese Mittel nicht zur Verfügung ständen, wäre fremden Staaten damit die Handhabe geboten, bei Konflikten Lasten von deutschen Untertanen zu fordern, da diese den geschädigten Privatleuten vom Reich ersetzt würden. Vgl. Anlagen zu den Stenogr. Berichten des Reichstags 1895—1897 Bd. VI, Drucksachen Nr. 655.

1894 lässt sich nicht ausschliesslich auf handelspolitische Massnahmen zurückführen. Die 1894 erfolgte Festigung der handelspolitischen Verhältnisse bewirkte noch keine Steigerung der Frachten und so war der Geschäftsabschluss der meisten Reedereien in den Jahren 1894 und 1895 noch ein ungünstiger. Die „Danziger Schiffahrtsaktiengesellschaft" war sogar 1894 infolge der darniederliegenden Konjunktur gezwungen, sich aufzulösen und ihre Dampfer unter erheblichen Verlusten zu verkaufen [1]).

Erst der industrielle und kommerzielle Aufschwung in den Jahren 1896—1900 übte auch auf die Transportgewerbe eine günstige Rückwirkung aus. Wenn auch die Zunahme des Verkehrs in erster Linie den Nordseehäfen zu gute kam, so wirkte doch die allgemeine Nachfrage nach Schiffsraum auch belebend auf die Ostseereederei ein, besonders als seit 1898 infolge verschiedener politischer Verwicklungen umfangreiche Truppen- und Materialtransporte einen beträchtlichen Teil des verfügbaren Schiffsraumes in Anspruch nahmen und das Angebot für regelmässige Transporte verminderten.

Seit 1894 war die Entwicklung des Seeverkehrs in den Ostseestädten die folgende [2]):

Zahl und Nettoraumgehalt der mit Ladung angekommenen Schiffe:

Jahr	Memel		Königsberg		Neufahrwasser (Danzig)	
	Zahl	Reg.-Tonnen	Zahl	Reg.-Tonnen	Zahl	Reg.-Tonnen
1894	419	116 218	1437	384 444	1587	567 564
1895	396	106 018	1370	339 681	1454	488 601
1896	403	100 304	1629	323 882	1589	514 008
1897	383	100 802	1561	317 851	1563	570 842
1898	370	101 015	1504	340 029	1577	546 818
1899	356	105 979	1419	323 866	1489	542 824

[1]) Danzig 1894 S. 105.

[2]) Statistische Jahrbücher für das Reich 1897—1901.

Jahr	Stettin		Lübeck	
	Zahl	Reg.-Tonnen	Zahl	Reg.-Tonnen
1894	4039	1 441 947	2381	519 434
1895	4040	1 381 271	2199	465 637
1896	4448	1 382 062	2416	469 193
1897	4384	1 416 258	2573	526 855
1898	4548	1 469 030	2692	542 898
1899	4448	1 427 842	2718	529 018

Gleichzeitig stieg die Zahl der in Hamburg mit Ladung angekommenen Seeschiffe in folgender Weise:

Jahr	Zahl	Registertonnen	Jahr	Zahl	Registertonnen
1894	7455	5 808 882	1897	8651	6 162 593
1895	7744	5 801 108	1898	9273	6 770 203
1896	8398	5 938 256	1899	9750	7 170 407

Bemerkenswert ist, dass in der Periode des höchsten wirtschaftlichen Aufschwunges in den Jahren 1898/99 die Segelschiffahrt wiederum in erhöhtem Masse an dem Gesamtverkehr teilgenommen hat. So kamen z. B. in Stettin von der Gesamttragfähigkeit der dort angekommenen Schiffe auf Segelschiffe[1]):

1888 . .	16.00 %	1895 . .	9.52 %
1889 . .	14.06 „	1896 . .	8.15 „
1890 . .	11.98 „	1897 . .	8.68 „
1891 . .	11.38 „	1898 . .	10.08 „
1892 . .	9.86 „	1899 . .	11.98 „
1893 . .	11.31 „	1900 . .	9.87 „
1894 . .	9.66 „		

Diese Erscheinung hängt vermutlich mit der Höhe der Kohlenpreise dieser Jahre zusammen.

Im Gegensatz zu der von Deutschland verfolgten Politik, wonach der Schiffahrt, mit Ausnahme der bestimmten über-

[1]) Nach den Stettiner Handelskammerberichten.

seeischen Linien gewährten Subventionen, keinerlei Schutz gewährt wird, wurden zu Beginn der 90er Jahre Stimmen laut, welche einen direkten Schutz der Schiffahrt durch Ausschluss fremder Schiffe von der deutschen Küstenfrachtfahrt forderten[1]). Es besteht allerdings in Deutschland ein Gesetz von 1881, welches die Küstenfrachtfahrt an deutschen Küsten deutschen Schiffen vorbehält; doch ist dieses Gesetz durch Sonderverträge mit den in Betracht kommenden Staaten praktisch aufgehoben. Eine Erfüllung ihres Wunsches, gegen den sich die Handelskammern, sowie der Verein deutscher Reeder aussprachen, erlangten die Küstenschiffer trotz der Unterstützung, die ihnen von agrarischer Seite zu teil wurde, nicht; massgebend hierfür war vor allem die Furcht vor Repressalien von seiten des Auslandes. So besteht noch heute in der deutschen Seeschiffahrt in handelspolitischer Beziehung das Prinzip des freien Wettbewerbs.

---

[1]) Vgl. Stenogr. Berichte über die Verhandlungen des Reichstags 1890—1892, Anl.-Bd. IV S. 29, Bericht der Kommission für die Petitionen, Drucks. Nr. 409 S. 2470; ferner 1895—1897 Bd. IV S. 2359 ff. (19. Mai 1896) und Bd. VI S. 4072 (15. Januar 1897).